



ANCONA E MARE

ASPETTI DI UN LUNGO E INTENSO LEGAME





QUADERNI DEL CONSIGLIO REGIONALE DELLE MARCHE

RETI CULTURALI ONLUS

PER COMITATO MUSEO DEL MARE

ANCONA E MARE

ASPETTI DI UN LUNGO E INTENSO LEGAME



QUADERNI DEL CONSIGLIO REGIONALE DELLE MARCHE

In copertina, immagini d'epoca dei Mari di Ancona, da Sud a Nord

In prima:

In alto: Palombina, anni 1920-30 (Fondo Corsini, Biblioteca Comunale Ancona)

In basso: Porto, anni 1920-30 (Archivio Fotografico Comune Ancona)

In quarta:

In alto: Portonovo, 1926 (Archivio Fotografico Comune Ancona)

In basso: Passetto, anni 1940-50 (Foto S. Marinelli)



“Ancona e mare” è il titolo di questo libro proposto dall’associazione “Reti culturali”.

Chi ha una qualche frequentazione o conoscenza del capoluogo marchigiano potrebbe pensare ad un refuso, perché tale è l’integrazione e la simbiosi che unisce Ancona all’ambiente fisico e geografico che la circonda che si è portati a dire che Ancona è il mare e il mare è Ancona.

Non è possibile pensare a questa città isolata dal contesto che ne ha determinato la nascita e la storia.

Una posizione unica, un porto naturale come pochissimi altri lungo l’intero litorale adriatico hanno posto le basi di una comunità cittadina che dipana la sua storia ininterrotta dal periodo greco ad oggi. Ancona repubblica marinara, libero Comune, luogo di traffici e di commerci, porto proteso verso l’altra sponda dell’Adriatico e verso l’Oriente, luogo d’incontro e di convivenza tra popoli e culture anche geograficamente lontani fra loro. Ancona è stata ed è ancora tutto questo.

Una città operosa, ricca di arte e cultura, accogliente e aperta, come sono le città di mare, le quali sono portate a considerare il mare non un elemento ostile o una barriera, ma un ponte che attraversa sponde diverse e le unisce.

Questo è il filo conduttore degli interventi e delle relazioni che compongono questo volume che abbiamo deciso di pubblicare nella collana dei “Quaderni del Consiglio”.

Si parte con l’ambiente fisico, la natura, la geologia, il profilo inconfondibile della falesia anconetana, anche perché Ancona è sì mare, ma è anche montagna, il Conero che le sta alle spalle e l’abbraccia insieme ai colli che fanno parte della stessa conformazione geo-morfologica.

Ancona è una città di mare, ma sui generis; è parte della lunghissima città adriatica, lineare e pianeggiante, ma a differenza della stragrande maggioranza dei contesti urbani che punteggiano la costa adriatica, quasi senza soluzione di continuità, non è percorribile in bicicletta.

Il volume prosegue poi con l'archeologia, i rapporti di lungo periodo con le altre città della Macroregione Adriatico-Jonica, le arti e le familiarità architettoniche tra città dirimpettaie.

Si termina, infine, con la realtà del porto, le relazioni commerciali e le attività economiche ad esso connesse, come la pesca. Le donne di Ancona chiudono questa lunga storia di cui sono state e sono partecipi e protagoniste.

Ancona e mare, dunque. Ancona, uomini e donne che hanno costruito sul mare un'identità che si rinnova costantemente e che contribuisce alle prospettive presenti e future dell'Adriatico.

Antonio Mastrovincenzo

Presidente del Consiglio Regionale delle Marche

Ancona è una città di mare, che significa una città di tutto. Il mare è vita, lavoro, diversità, incontro, fatica, pericolo, sollievo, cibo, conoscenza, mistero, eredità. Per lunghi periodi, Ancona dimentica il suo mare, ma poi se lo ritrova dentro, più forte e propizio che mai. Accade così in questi ultimi anni: la città riconquista il suo porto storico, vede riconosciuto il suo ruolo da protagonista in Adriatico, si riallaccia al mare attraverso l'arte contemporanea, lo spettacolo, il cibo, la conoscenza. Questo processo, che definirei di acquisizione della propria eredità, è frutto di scelte della politica, ma soprattutto degli indirizzi forniti da una comunità di persone che nel mare e per il mare lavorano, studiano, del mare s'innamorano. Si genera dunque un moto perpetuo, di cui questo volume è una delle declinazioni.

Paolo Marasca

*Assessore alla Cultura
del Comune di Ancona*

Questa pubblicazione raccoglie i testi di relazioni svolte da alcuni fra i maggiori esperti del territorio, nell'ambito di un ciclo di dieci conferenze dal titolo: "Ancona e Mare - aspetti di un lungo e intenso legame", organizzato dall'Associazione Reti Culturali onlus a sostegno delle iniziative intraprese dal Comitato Museo del Mare di Ancona, del quale l'associazione è tra i Soci fondatori.

Il ciclo, che ha visto la presenza di più relatori per ogni incontro, si è dipanato nel periodo 12 maggio - 27 ottobre 2016, presso diverse sedi gentilmente messe a disposizione dal Comune di Ancona (ex Sala Consiglio Comunale, Mole Vanvitelliana, Civica Pinacoteca "Podesti"), con notevole partecipazione di cittadini.

Il più vivo ringraziamento va ai relatori per il loro generoso contributo, nonché all'Assemblea regionale delle Marche per la realizzazione del "Quaderno", che permette di ampliare e divulgare la conoscenza di alcuni risvolti di temi che concernono il rapporto tra la Città dorica e il suo mare: dalla geologia della costa alta alle testimonianze più antiche, dalle vicende storiche alle suggestioni artistiche, dagli aspetti economici alle future prospettive.

Vanno ringraziati anche i numerosi volontari delle associazioni cittadine che hanno reso possibile l'organizzazione degli incontri, nella convinzione che oltre 2400 anni di civiltà marinara costituiscano un patrimonio che deve essere ri-conosciuto e valorizzato, nella sua enorme ricchezza, come costituente identitario di una comunità e come elemento di sostenibile sviluppo economico-culturale.

Marina Turchetti

*Presidente dell'Associazione Reti Culturali di Ancona onlus
Componente Comitato Museo del Mare di Ancona*

INDICE

Presentazioni

Antonio Mastrovincenzo	5
Paolo Marasca	7
Marina Turchetti	9

Prof. Fabio Taffetani

Docente di Botanica sistematica - Dipartimento di Scienze Agrarie, Alimentari e Ambientali Univpm

La natura tra terra e mare	13
----------------------------------	----

Prof. Alberto Dubbini

Geologo

Una navigazione geologica lungo la falesia costiera anconetana....	37
--	----

Dott.ssa M. Raffaella Ciuccarelli

Responsabile Area "Patrimonio archeologico" - Sezione Archeologia della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche

Il porto di Ancona in epoca antica.....	53
---	----

Dott.ssa M. Cecilia Profumo

Già funzionario archeologo Soprintendenza Archeologica Marche

Piscicoltura in epoca romana: le vasche sommerse della Scalaccia di pietralacroce	77
---	----

Prof. Marco Moroni

Dipartimento di Scienze economiche e sociali Univpm

Ancona, Venezia, Ragusa e l'Adriatico.

Uno sguardo di lungo periodo	95
------------------------------------	----

Prof. Gilberto Piccinini

Presidente Deputazione Storia patria Marche

Mercanti, naufragi, corsari e l'assicurazioni marittima in Ancona tra Cinquecento e primo Ottocento	111
---	-----

Prof. Rodolfo Bersaglia

Studio d'Arte

La pittura germoglia nelle Marche. Dal gotico al manierismo125

Arch. Carlo Brunelli

Studio d'Arte

Un mare piccolo: le continuità architettoniche e insediative
tra le due sponde dell'Adriatico159

Prof. Roberto Giulianelli

*Docente di Storia Economica Dipartimento di Scienze Economiche
e Sociali Univpm*

La Fiera della Pesca di Ancona tra autarchia, ricostruzione
postbellica e "miracolo economico"175

Dott. Tito Vespasiani

*Dirigente Amministrazione, Demanio e Regolamentazione portuale,
Autorità Portuale Ancona*

Le attività economiche nel porto di Ancona: i traffici189

Prof. Paolo Pettenati

*Docente di Economia Politica Dipartimento di Scienze Economiche
e Sociali Univpm*

Il Porto di Ancona: recessione, ripresa e prospettive future201

Avv. Michele Brisighelli

Già Segretario Generale Forum Citta Adriatico Ionio, anni 2010-2014

L'Adriatico non è frontiera207

Prof. ssa Marina Turchetti

Presidente dell'Associazione Reti Culturali di Ancona

Il Mare dorico, le donne di Ancona

Spunti e suggestioni che attendono un approfondimento215

LA NATURA TRA TERRA E MARE

Piante, animali e aspetti naturalistici insospettati
della costa anconetana

Fabio Taffetani

Premessa

Non tutti gli Anconetani sanno che il Parco del Conero estende il suo limite su tutta la falesia costiera che giunge fin sotto il promontorio di San Ciriaco e che comprende tutta la fascia di costa del Passetto.

Per descrivere la ricchezza delle forme di vita nascosta costituita dalle meraviglie naturali che si possono facilmente raggiungere e che spesso sono per noi del tutto sconosciute, quale migliore occasione che recuperare un progetto realizzato nel 2009 e che ha interessato l'area del Passetto di Ancona, la "spiaggia" degli anconetani.

Nell'estate del 2009 è stato approvato dal Comune di Ancona un progetto elaborato dall'Università Politecnica delle Marche, dallo Studio GIO.COM. e dall'Associazione Il Pungitopo, con la collaborazione di: Comune di Ancona, Parco del Conero, Passetto srl, Legambiente Marche e Laboratorio Culturale di Ancona.

Informazione prima di tutto

Obiettivo dell'iniziativa è stato quello di tentare di coniugare l'attenzione verso criteri di gestione ambientale di un parco naturale con quelli di fruizione urbana e turistica di un'area nella quale si sovrappongono finalità di conservazione ambientale con quella dell'utilizzazione per il tempo libero.

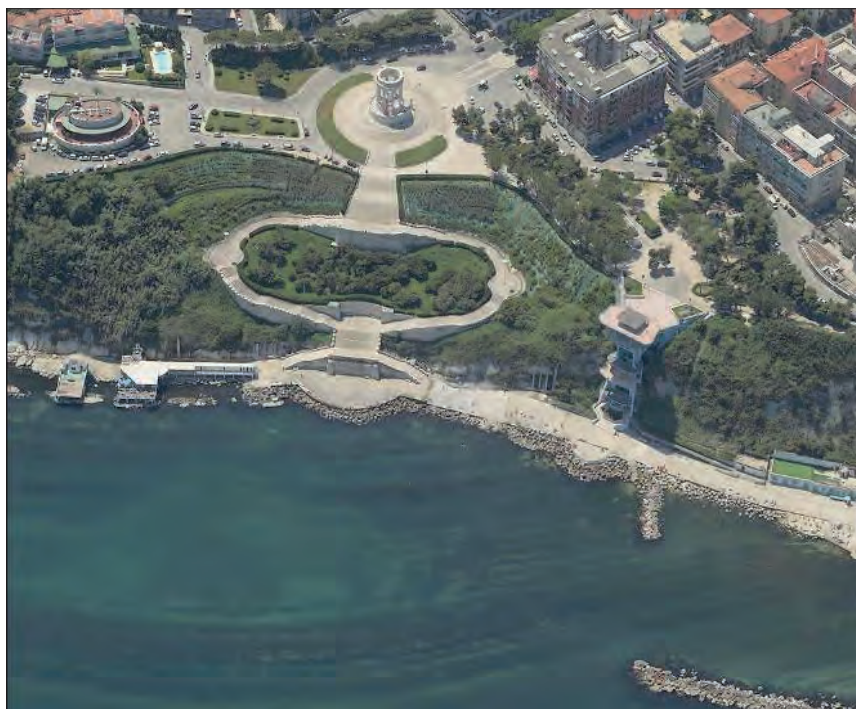


Fig. 1 - Foto aerea dell'area del Passetto, l'ampio versante di falesia con la lunga, imponente e articolata scalinata che parte dal Monumento ai Caduti di Piazza IV novembre e permette di accedere alla linea di costa, prevalentemente artificiale, ma si tratta di un sistema dove è possibile osservare inaspettati aspetti di elevata naturalità sia nella parte del territorio emerso che nel punto di contatto con le porzioni brulicanti di vita sommersa a varie profondità marine

Il Passetto costituisce un'area speciale dove convivono specie spontanee e habitat naturali (la falesia, la gariga, le pareti asciutte, le pareti umide, gli habitat marini, ecc.), insieme con strutture e costruzioni artificiali (l'ascensore, le grotte, le scogliere artificiali, il passaggio in cemento, le costruzioni, la scalinata, le aiuole, le reti e il sistema di ancoraggio delle pareti, ecc.).

I principali risultati del progetto si possono suddividere in due principali aspetti.

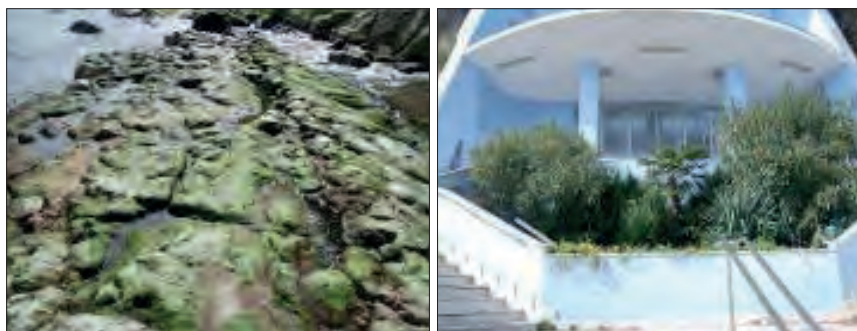


Fig. 2 - Due estremi della fascia costiera: a sinistra il sistema di scogli parzialmente emersi che costituiscono la parte più meridionale della “spiaggia”, ma anche la porzione più naturale; a destra la base della struttura degli ascensori, che rappresentano la parte più artificiale della costa, pur mitigata dal piccolo giardino ornamentale in primo piano

1 - Ripristino ambientale.

Recuperare con criteri naturalistici alcune aree che costituiscono i punti di interfaccia tra le zone artificiali e quelle naturali.

2 - Sistema segnaletico informativo.

Fornire un’informazione adatta ad un pubblico ampio che fornisca gli elementi di conoscenza necessari per far comprendere ai frequentatori dell’area, in modo discreto, gradevole e coinvolgente:

- che si trovano all’interno di un’area del Parco naturale regionale del Conero;
- l’importanza di un comportamento corretto e adeguato alle finalità di tutela ambientale;
- l’interesse di piante, animali e habitat naturali che sono presenti e che è possibile riconoscere ed osservare.

Documentazione fotografica degli ambienti interessati dal progetto

Segue una raccolta fotografica che riprende l’aspetto e le caratteristiche delle principali aree interessate dal progetto.



Fig. 3 - A sinistra, la pensilina che permette la discesa in carrozzina dalla torre degli ascensori; a destra la torre degli ascensori che sovrasta il paesaggio della costa e, in primo piano, l'inizio delle "grotte"



Fig. 4 - L'area delle "grotte" dei pescatori con la falesia marnoso-arenacea, coperta da vegetazione naturale, che le sovrasta e dentro la quale sono state scavate



Fig. 5 - Da sinistra a destra: falesia con vegetazione naturale a Cannuccia del Reno (*Arundo pliniana*); dettaglio con cespugli di elicriso (*Helichrysum italicum*); cespo di cavolo selvatico (*Brassica oleracea* subsp. *robertiana*) che sporge dalle reti di contenimento



Fig. 6 - Da sinistra a destra: base con muri di contenimento della falesia meridionale del Passetto dove si notano pareti soggette a lenta e continua fuoriuscita di acqua dolce; stillicidio della parete che determina la formazione di piccole raccolte d'acqua con vegetazione algale; pareti stillicidiose coperte da muschi ed epatiche che danno origine a concrezioni calcaree



Fig. 7 - Da sinistra a destra: vista della base della falesia nella porzione più meridionale raggiungibile dal Passetto con affioramento di rocce della zona di marea (fascia tidale); alghe marine appartenenti alle famiglie di alghe verdi, rosse e brune osservabili in superficie

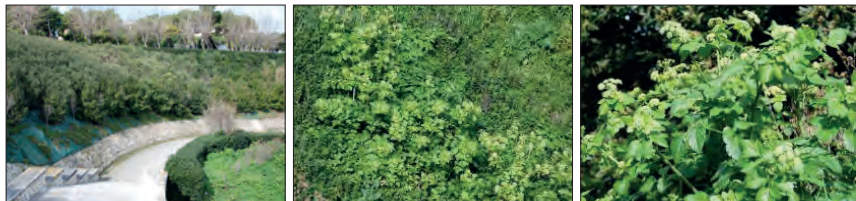


Fig. 8 - Da sinistra a destra: aiuole con siepi ornamentali e porzioni di prato naturale ricco di erbe spontanee; tra queste ultime abbonda il sedanaccio (*Smyrniolum olusatrum*); fioritura di sedanaccio (*Smyrniolum olusatrum*)



Fig. 9 - I simboli naturali più significativi della città che confina con il Parco e della natura che entra in città: cavolo selvatico (*Brassica oleracea* subsp. *robertiana*), paccassassi (*Chritimum maritimum*) e trinciarella (*Hyoseris radiata*). Sono solo alcune delle specie che si possono osservare lungo le fessure dei gradini della lunga scalinata

Alla scoperta delle erbe dimenticate

La scarpata ai lati della scalinata che dal monumento ai caduti scende al mare è coperta da una rigogliosa vegetazione derivante da impianto artificiale di arbusti ornamentali e ottenuta con interventi effettuati in vari momenti, i più vecchi dei quali hanno permesso una esteso recupero della vegetazione naturale negli spazi non coperti dalle siepi. Questo insieme di vegetazione in parte artificiale ed in parte naturale è costituita da specie arbustive ed erbacee che oltre a ricoprire il suolo, riducendone il rischio di erosione, conferiscono al versante un aspetto gradevole.

È interessante osservare che essenze arbustive introdotte dall'uomo e impiegate per creare siepi, come il Pitosforo (*Pittosporum* ssp.) e l'Oleandro (*Nerium oleander*), coesistono con specie erbacee spontanee: il Sedanaccio (*Smyrniolum olusatrum*), l'Aglione roseo (*Allium roseum*), l'Aglione bianco (*Allium neapolitanum*), il Favagello (*Ranunculus ficaria*) e molte altre.

Il Pitosforo è un'essenza originaria dell'Africa e dell'Oceania, resistente alla siccità estiva, alla salinità dei terreni, sopporta bene le potature, è interessata da un numero limitato di avversità e ha una ridotta capacità di riproduzione spontanea, che riduce sensibilmente il rischio di inquinamento verde. Tali caratteristiche la rendono particolarmente adatta per la realizzazione di siepi e alberelli ornamentali nelle aree costiere.

La gestione di un'area di verde pubblico

La progettazione del verde pubblico non può trascurare la valutazione dei costi e dei tempi necessari per la corretta gestione delle aree, infatti l'utilizzo di essenze vegetali troppo esigenti e una scarsa disponibilità finanziaria rischiano di condurre ad un rapido deterioramento degli spazi verdi.

Le specie presenti attorno alla scalinata del Passetto costituiscono



Fig. 10 - A sinistra: l'ampia aiuola presente all'interno di ciascuna delle due braccia della scalinata. Si distinguono i cespugli di Pitosforo (*Pittosporum tobira*) sia sagomati al lato della scalinata che a cespuglio a destra della foto, e il Sedanaccio con le sue foglie verde brillante. A destra, sopra, Aglio bianco (*Allium neapolitanum*) e, sotto, Favagello (*Ranunculus ficaria*)

un buon compromesso tra le esigenze ornamentali di un luogo simbolo della città di Ancona e la necessità di contenere i costi di gestione, tutto questo senza compromettere l'integrità e il valore paesaggistico degli ambienti seminaturali. La scelta del Pitosforo come specie arbustiva dominante permette di ridurre la manutenzione ad una potatura annuale per modellare le siepi lungo la scalinata e ad un taglio ogni due o tre anni per controllare gli altri cespugli, mentre lo sfalcio delle formazioni erbacee, vista la loro relativa stabilità, può essere fatto in modo saltuario.

SCHEDA BOTANICA: SEDANACCIO (*Smyrniium olusatrum*)

È una pianta erbacea biennale alta fino a 120 cm che cresce ora alla stato selvatico, ma un tempo veniva coltivata negli orti a scopo alimentare. Il suo intenso profumo aromatico e la forma delle giovani foglie richiamano molto la pianta del sedano, da cui il nome volgare.

Famiglia: *Apiaceae* (*Umbelliferae*)

Nomi comuni

- in italiano: Corinoli comune, Macerone, Macciaroni
- in inglese: Alexanders
- in francese: Maceron
- in castigliano: Apio caballar, Perejil macedónico
- in tedesco: Pferde-Eppich

Etimologia: il nome del genere, *Smyrniium*, deriva dal greco *smyrna* che significa mirra per l'aroma della pianta. Mentre il termine specifico *olusatrum* deriva dal latino *olus* cioè verdura, erba buona da mangiare e *atrum* "scuro", in riferimento al suo utilizzo in cucina e al colore dei frutti

Il nome popolare Macerone deriva probabilmente da macerie in quanto vegeta spesso su ghiaie e macereti

Caratteri morfologici

- *Fusto*: eretto, cilindrico, glabro, striato o scanalato e di colore rossiccio
- *Foglie*: di colore verde lucido, suddivise in tre segmenti grossolanamente dentati
- *Fiori*: sono riuniti in infiorescenze ad ombrella con 10-25 raggi e poste su lunghi peduncoli. I fiori sono minuti ed hanno piccoli petali giallo-verdi
- *Frutti*: di colore nero, rugosi e con tre coste evidenti

Distribuzione: il sedanaccio è segnalato in tutte le regioni d'Italia tranne la Valle d'Aosta, Piemonte e Trentino-Alto Adige. Vive prevalentemente nella fascia costiera in luoghi umidi ed ombrosi, macchie, luoghi sassosi e negli incolti

Usi e curiosità: pianta anticamente coltivata come verdura. Si utilizzano le foglie, i giovani getti e i bocci, raccolti dalla primavera all'inizio

dell'estate, che si cucinano come verdura e si aggiungono a minestre e stufati. Le radici invece vanno prelevate in autunno, anch'esse possono essere cotte come verdure, mentre i semi possono essere usati interi o macinati come aromatizzanti. Secondo quanto riportato da Taffetani (2005), in passato la pianta era impiegata per curare asma e ferite.



Fig. 11 - Sedanaccio (*Smyrniolum olusatrum*)

Piante e vegetazione delle falesie

L'ambiente rupicolo

Le falesie, pareti rocciose che precipitano direttamente in mare, costituiscono uno dei peculiari paesaggi del Parco Naturale del Conero e rappresentano un'unicità nel versante occidentale del medio Adriatico. Ambienti paragonabili a questi si ritrovano al Gargano e all'estremità nord dell' Adriatico ai limiti del Carso triestino.

La costa alta e rocciosa del Parco mostra due diversi aspetti: la falesia marnoso-arenacea, dominata da versanti particolarmente scoscesi, parzialmente vegetati e sottoposti alla forte azione di erosione degli agenti atmosferici e del mare; questo aspetto caratterizza il tratto di costa che va dal Colle Guasco fino alla spiaggia di Mezzavalle e dalla spiaggia di San Michele al porto di Numana. L'altro aspetto è dato dalla falesia calcarea che costituisce il "cuore" del Parco, da Portonovo ai Sassi Neri, dove si osservano pareti sub verticali con elevata potenza (oltre 400 m nell'area del Passo del Lupo) e una assai più rara copertura vegetale.

La vegetazione che copre i due tipi di falesia è assai diversa sia a causa della diversa resistenza all'erosione che sulla base dei diversi tipi di suolo (anche se molto primitivi a causa della forte pendenza) che si formano in superficie. Entrambe le falesie sono tuttavia esposte all'influenza del clima mediterraneo e per questo parte della componente floristica meno selettiva rispetto al substrato è comune ai due tipi di ambiente.



Fig. 12 - La flora delle falesie calcaree, da sinistra a destra: Euforbia legnosa (*Euphorbia dendroides*), Violaciocca rossa (*Matthiola incana*) e uno degli esemplari di Barba di Giove (*Anthyllus barba-jovis*) che sono stati reintrodotti con successo nell'area del Conero



Fig. 13 - Da sinistra bocca di lupo (*Anthyrrinum majus*); violaccioca gialla (*Erysimum cheiri*); Paccasassi (*Chrithmum maritimum*); Cavolaccio (*Brassica oleracea* subsp. *robertiana*).



Fig. 14 - Differenziazione dei substrati della costa del Conero: da Nord a Sud si distinguono falesie marnoso-arenacee (da Ancona a Portonovo), falesie calcaree (da Portonovo ai Sassi neri) e quindi una falesia prevalentemente marnoso-arenacea (tra i Sassi neri e Numana), con un tratto intermedio ancora calcareo (tra Sirolo e Numana)

La flora delle falesie

Le specie vegetali che colonizzano questi difficili ecosistemi hanno la capacità di portare a compimento il proprio ciclo biologico anche in condizioni di scarsa presenza d'acqua (xerofilia) che, a volte, può presentare un'elevata concentrazione di soluti come sodio, cloro, potassio e carbonati (alofilia).

Queste piante riescono a superare le condizioni critiche, frequenti durante la stagione calda, attraverso adattamenti morfologici e fisiologici che: riducono la superficie fogliare traspirante, aumentano la resistenza al passaggio del vapore acqueo nell'atmosfera, aumentano l'efficienza delle radici nell'assorbimento dell'acqua, contribuiscono alla costituzione di riserve idriche all'interno di tessuti carnososi, rallentano il ciclo biologico, etc.

Ecosistemi ancora più selettivi sono quelli dove la principale fonte idrica è data da acqua salsa, cioè con un'elevata concentrazioni di sali. Alcune delle piante adattate a questi ambienti accumulano i sali all'interno di particolari sacche cellulari, altre riducono fortemente la permeabilità delle radici ai soluti, altre ancora pur assorbendo i sali sono in grado di espellerli attraverso speciali ghiandole fogliari o eliminando parte delle foglie o del fusto dove questi sono stati accumulati.



Fig. 15 - Da sinistra a destra: Euforbia legnosa (*Euphorbia dendroides*) nella caratteristica colorazione arrossata primaverile, che assume prima di affrontare il periodo di quiescenza estiva; euforbia adriatica (*Euphorbia veneta*) presente in una sola località, Cala dei Gabbiani; violaciocca rossa (*Matthiola incana*)

Tre le specie vegetali più rappresentative delle falesie calcaree e marnoso-arenacee segnalate nel territorio del Parco del Conero, alcune delle quali osservabili anche al Passetto, ci sono: Finocchio marittimo (*Crithmum maritimum*) che nell'Anconetano è anche conosciuto con il nome di Paccasassi, Cavolo selvatico (*Brassica oleracea* ssp. *robertiana*), Bocca di leone (*Anthriscus majus* subsp. *tortuosum*), Fumana vischiosa (*Fumana thymifolia*), Eliantemo annuale (*Helianthemum salicifolium*), Viola gialla (*Erysimum cheiri*), Violaciocca appenninica (*Erysimum pseudorhaeticum*), Violaciocca rossa (*Matthiola incana*), Euforbia arborescente (*Euphorbia dendroides*), Euforbia adriatica (*Euphorbia characias* subsp. *wulfenii*), Melica piramidale (*Melica arrecta*), Caccialepre (*Reichardia picroides* var. *maritima*), Grespino spinoso (*Sanchus asper* subsp. *glaucescens*).

SCHEDABOTANICA: Cavolo selvatico (*Brassica oleracea* subsp. *robertiana*)

È una vistosa specie mediterranea perenne che predilige ambienti rupicoli e substrati calcarei, ma è diffusa anche nell'area del Passetto in particolare nei settori dove, per consolidare i ripidi versanti, si è intervenuto con manufatti che hanno stabilizzato il terreno e ridotto l'erosione.

Famiglia: *Brassicaceae*

Altri nomi comuni: cavolo di Robert, cavolo di monte, cavolo delle rupi

Etimologia: il nome del genere, *Brassica*, è il termine latino per indicare il cavolo, il secondo nome, *oleracea*, ha il significato generico di verdura. Per quanto riguarda la subspecie, *robertiana*, deriva dal nome del botanico francese G. N. Robert (1776-1857), massimo esploratore della flora del Sud della Francia.

Caratteri morfologici

- *Fusto*: la parte inferiore del fusto è lignificata o completamente legnosa, la parte mediana è erbacea, cava e un po' succulenta. Il fusto raggiunge generalmente un'altezza compresa tra i 30 ed i 80 cm.



Fig. 16 - Da sinistra a destra: Area di distribuzione del Cavolo selvatico (*Brassica oleracea*) nell'area del Mediterraneo; al centro, fioritura del Cavolo selvatico sulle pareti rocciose; a destra, cultivar ornamentale, una delle innumerevoli varietà ottenute dal cavolo selvatico, gran parte delle quali sono state selezionate per ottenere i più diffusi ortaggi di uso alimentare (come verza, cavolfiore, cavoletti di Bruxelles, cavolo rapa, ecc.)

- *Foglie*: quelle basali sono in genere molto grandi (anche 30-35 cm di lunghezza), mentre le foglie del fusto hanno lamina lanceolata con margine intero
- *Fiori*: la pianta fiorisce da febbraio a maggio. I fiori sono raggruppati in infiorescenze terminali molto vistosi. Il fiore ha sia la parte maschile che femminile ed ha petali di colore giallo intenso
- *Frutti*: è una siliqua lunga tra i 4 ed i 7 cm

Distribuzione: il cavolo selvatico ha un area di distribuzione frammentata che ha come limite orientale il Monte Conero e giunge ad occidente fino alla Catalogna. Cresce dal livello del mare ai 1000-1300 metri di quota

Curiosità: le numerose varietà di cavolo coltivate derivano da questa specie e da poche altre entità affini. La coltivazione del cavolo è iniziata in epoca romana in Italia e nelle Gallie e si è poi diffusa in tutta Europa. Oggi sono centinaia le varietà di cavolo, spesso di valore puramente locale, coltivate sia a scopo alimentare che ornamentale.



Fig. 17 - Falesia marnoso-arenacea di Mezzavalle

La vegetazione delle falesie marnose

La Marna è una roccia sedimentaria che deriva da depositi fangosi accumulati sul fondo di un antico mare poco profondo e con scarse correnti. Questa roccia è composta da una parte di argilla e una di natura calcarea. Le Marne sono facilmente erodibili dall'azione battente del mare e dal ruscellamento superficiale, questo rende i versanti marnosi molto scoscesi, con vistose cicatrici dovute a recenti porzioni franate e solcati da profonde incisioni.

La vegetazione che si insedia in questi ecosistemi risente notevolmente delle condizioni chimico-fisiche del suolo, influenzate in particolare dalla componente argillosa della Marna. Infatti, l'argilla è in grado di



Fig. 18 - Transetto della vegetazione dei versanti marnoso-arenacei (da: Biondi, 2008) e foto di alaterno (*Rhamnus alaternus*) e di cornetta dondolina (*Emerus major* subsp. *emeroides*).

Legenda dei numeri:

- 1 - arbusteto con Cornetta dondolina e Alaterno
- 2 - canneto a Cannuccia del Reno
- 3 - vegetazione pioniera a Carota selvatica e Farfara
- 4 - bosco a Olmo minore e Consolida minore

mantenere umido il terreno anche per lungo tempo e gli conferisce notevole plasticità tanto, che quando è bagnato, tende a rigonfiare, mentre quando è secco si crepaccia profondamente. Queste continue dilatazioni impediscono alle piante arboree e a molte arbustive di insediarsi.

Lungo tutto il versante che dal Colle Guasco arriva a Portonovo si osservano formazioni vegetali condizionate dalla stabilità e dalla diversa composizione del suolo (vedi figg. 14 e 18).

Nelle aree di recente distacco e dove l'erosione è più attiva (3), cresce una vegetazione dominata da specie pioniere tra cui: Carota selvatica (*Daucus carota*), Farfara (*Tussilago farfara*) e Sulla (*Hedysarum coronarium*).

Dove si verificano occasionali fenomeni di distacco per scivolamento (2), si struttura una vegetazione costituita quasi esclusivamente dalla Cannuccia del Reno (*Arundo pliniana*), quest'aspetto è ben visibile anche al Passetto. Quando invece il suolo è più profondo ed evoluto (4), possono formarsi piccoli nuclei di bosco a dominanza di Olmo campestre (*Ulmus minor*); questa vegetazione si può apprezzare anche all'inizio dello stradello che scende dalle Ripe di Gallina. Ai margini dei boschi di Olmo campestre più maturi, come sotto il cimitero di

Pietralacroce, si hanno fasce di arbusti (5) dove la componente floristica predominante è data da Sanguinello (*Cornus sanguinea*), Caprifoglio etrusco (*Lonicera etrusca*) e Robbia selvatica (*Rubia peregrina*).

In alcune settori della falesia, come lungo il sentiero della Sardella e del Trave (1), possono affiorare strati di arenarie più o meno compatte che creano le condizioni per la crescita di una vegetazione arbustiva con Alaterno (*Rhamnus alaternus*), Ginestra odorosa (*Spartium junceum*), Cornetta dondolina (*Emerus major* subsp. *emeroides*) e Citisio a foglie sessili (*Cytisus sessilifolius*). Un aspetto iniziale di questa vegetazione si ha sopra le grotte nei pressi dell'ascensore.

SCHEDA BOTANICA: Cannuccia del Reno (*Arundo pliniana*)

È una vistosa graminacea che, nell'area in questione, tende a colonizzare con popolazioni pressoché monospecifiche e ricopre i versanti scoscesi che scendono rapidamente al mare. Questa specie ha un importante ruolo ecologico nella regimazione superficiale delle acque e nella riduzione dell'erosione per scorrimento, infatti, i rizomi e le radici costituiscono un fitto e intricato apparato radicale, capace di trattenere il terreno fino ad una profondità di 40-50 cm.

Costituisce la vegetazione più comune e importante di tutta la falesia marnoso-arenacea che dal Porto di Ancona arriva fino a Portonovo. Coprono uniformemente le pendici argillose, e per questo facilmente erose dalle mareggiate, di Mezzavalle dove garantiscono una rapida colonizzazione delle superfici franate.

Famiglia: *Graminaceae*

Etimologia: il nome della specie è dedicato al naturalista latino Plinio



il Vecchio, mentre il nome comune deriva dall'area geografica dove è stata rinvenuta per la prima volta, il bacino del fiume Reno (Emilia-Romagna)

Caratteri morfologici

- *Fusto*: è cavo ed eretto molto resistente e di piccola taglia
- *Foglie*: hanno lamina rigida e lineare lunghe 10-40 cm
- *Fiori*: raccolti in una infiorescenza detta pannocchia

Distribuzione: cresce su pendii argillosi e lungo le sponde dei fiumi al di sotto dei 600 m di quota. È segnalata nell'Italia centro-meridionale, mentre al nord è sporadica. Nell'area del Conero è abbondante nel tratto di costa che va dal Passetto a Mezzavalle dove ricopre ampie porzioni dei versanti acclivi e assicura loro una certa stabilità, regimando le acque di scorrimento superficiale e trattenendo i primi centimetri di suolo

Usi: in alcune regioni, tra cui le Marche settentrionali, è tradizionalmente usata per la confezione di ceste e scope, mentre è ampiamente impiegata negli interventi di ingegneria naturalistica per il consolidamento dei versanti argillosi interessati da frane ed erosione superficiale

La vegetazione delle falesie del Passetto

In alcuni settori della rupe del Passetto gli interventi di consolidamento del versante marnoso-arenaceo hanno portato alla riduzione dei processi erosivi ed arrestato i movimenti del terreno, permettendo così la maturazione della vegetazione, evidenziata dalla presenza di nuclei di vegetazione arbustiva a dominanza di Alaterno (*Rhamnus alaternus*), un arbusto sempreverde della gariga e della macchia mediterranea.

Formazioni vegetali analoghe a questa si rinvencono in altri settori del Parco del Conero, come lungo la vallecchia che scende sotto il cimitero di Pietralacroce o nei settori più stabili lungo il ripido versante che sovrasta la spiaggia di Mezzavalle.

Nell'area del Passetto questa vegetazione arbustiva è ben visibile al di



Fig. 19 - A sinistra versante con vegetazione arbustiva e a Cannuccia del Reno (*Arundo plinii*) al di sopra delle grotte; a destra analogo versante con abbondante copertura di Cannuccia del Reno, dove si notano anche nuclei di Alaterno (*Rhamnus alaternus*) e Cornetta dondolina (*Emerus major* subsp. *emeroides*)

sopra delle prime grotte nei pressi dell'ascensore, anche se in questo caso all'Alaterno e alle altre specie autoctone, si aggiunge anche il Pitosforo (*Pittosporum tobira*) introdotto a scopo ornamentale.

Questi arbusteti rappresentano uno stadio più evoluto della vegetazione a Canna del Reno (*Arundo pliniana*), che si raggiunge solo dove il substrato è sufficientemente consolidato e dove la tessitura del suolo è prevalentemente sabbiosa.

Proprio quest'ultima caratteristica crea quelle condizioni di xericità (ridotta disponibilità idrica) che contraddistingue questa vegetazione, permettendo l'insediamento solo di quelle specie vegetali adattate a superare la siccitosa estate mediterranea.

Tra le specie floristiche che più caratterizzano questa vegetazione si possono ricordare: Alaterno (*Rhamnus alaternus*), Caprifoglio etrusco (*Lonicera etrusca*), Ginestra odorosa (*Spartium junceum*), Camedrio doppio (*Teucrium flavium*), Alloro (*Laurus nobilis*) e Rosa di San Giovanni (*Rosa sempervires*).

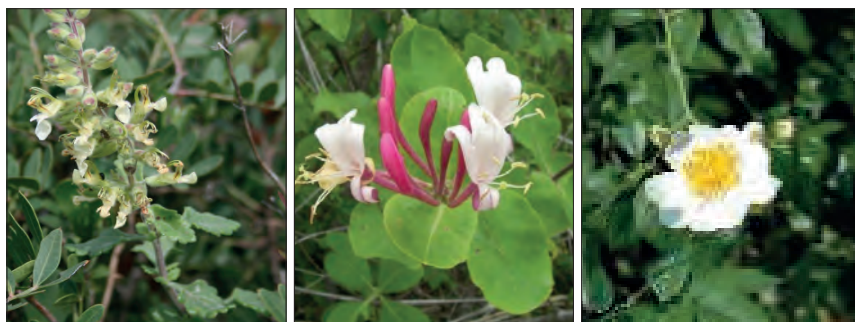


Fig. 20 - Da sinistra a destra: Camedrio doppio (*Teucrium chamaedrys*), Caprifoglio etrusco (*Lonicera etrusca*) e Rosa di San Giovanni (*Rosa sempervirens*)

SCHEDA BOTANICA: Alaterno (*Rhamnus alaternus*)

L'Alaterno è un tipico arbusto sempreverde della lecceta e della macchia mediterranea. È segnalato al Passetto nei pressi dell'ascensore, dove la rupe da tempo non è più soggetta all'erosione.

Famiglia: *Rhamnaceae*

Altri nomi comuni: Ranno lanterno, Purrolo, Ilatro, Legno Puzzo

Etimologia: il nome del genere deriva dal greco *rhabdos* cioè bastoncino in riferimento alla flessibilità dei rami, mentre la disposizione alternata delle foglie dà il nome specifico

Caratteri morfologici

- *Fusto*: può raggiungere i 5 m di altezza, la corteccia è rossastra e se incisa emana un odore sgradevole, da cui il nome di *Legno puzzo*

- *Foglie*: sono brevemente picciolate, coriacee, alterne, di forma lanceolate o ovate, hanno margine biancastro e dentato e 4-6 paia di nervature. La pagina superiore è lucida e di colore verde scuro, mentre quella inferiore è più chiara

- *Fiori*: sono molto piccoli, senza corolla, con calice verde-giallognolo e si trovano riuniti in infiorescenze a grappolo all'ascella delle foglie

- *Frutti*: sono drupe contenenti 3 semi, prima rossastre e poi nere, di

4-5 mm, giungono a maturazione in estate e possono creare disturbi all'uomo se ingerite

Distribuzione: è presente in tutte le regioni dell'Italia centro-meridionale, in Emilia-Romagna e nella Liguria. La pianta vegeta dal livello del mare ai 700 m.



Usi e curiosità: la pianta era usata nell'antichità per tingere di giallo i tessuti. Questo pigmento è ancora impiegato per colorare oggetti in legno e cesti

Il legno molto duro, di colore giallo-brunastro viene utilizzato per lavori di tornitura ed ebanisteria.

Secondo la tradizione popolare l'Alaterno avrebbe la proprietà di attenuare il mal di fegato. È ricordato dallo Spadoni, studioso maceratese dell'ottocento, da Ballelli e Bellomaria per l'uso tintorio dei rami, capaci di colorare le fibre naturali di tonalità dal giallo all'arancione. In alcuni paesi della Sardegna vengono ancora fabbricati con questo legno degli amuleti detti *Stelle a quattro punte della Dea Madre* per proteggere chi lo indossa da ogni pericolo

La vita nell'acqua

La ricchezza delle forme di vita acquatica attraverso alcuni dei cartelli illustrativi, scelti tra quelli più significativi dedicati alle alghe e alla fauna marina realizzati da ricercatori (Cecilia Totti e Giorgio Bavestrello) del Dipartimento DISVA dell'Università Politecnica delle Marche.

Le meduse del Conero Jellyfish of the Conero Promontory

Piccola

Lungo la costa anconetana, principalmente durante l'estate, possono essere osservate numerose aggregazioni di meduse. Nella zona del Conero ne sono state identificate almeno sei specie insieme a numerosi altri organismi gelatinosi che spesso vengono confusi con le meduse vere e proprie. Le meduse sono dotate di organi purpurei e alcune specie possono inflettere dolore se puntate. Quando si aggregano in prossimità della costa normalmente sono al termine del loro ciclo riproduttivo e i loro organi gelatinosi diventano un'importante fonte di cibo per gli organismi costieri. Non tutte però i pesci che frequentano queste aggregazioni che possono avere importanti effetti negativi sulla pesca dato che le meduse si nutrono anche di larve di pesce.

Jellyfish or medusae

Large aggregations of jellyfish may be observed along the coast of Ancona, especially in summer. In this area there are at least six species of medusae together with numerous other jelly organisms which are often confused with true jellyfish. Jellyfish are provided of particular cells that may produce painful stings. After reproduction generally medusae aggregate along the coast and thus become supply an important food resource for coastal organisms. Factors causing jellyfish blooms are not known, but they may have important effects on fishery since these animals are predators also of fish larvae.



Il ciclo vitale di una medusa. Esistono due stadi vitali: il polipo, che vive attaccato sul fondo e la medusa, che nuota. Il polipo produce una gemma che dà origine ad un nuovo individuo. I polipi possono produrre anche dischi apertati che staccandosi formano giovani meduse. Queste crescono fino a raggiungere la maturità sessuale. Le meduse maschio e femmina producono i gameti (spermi e ovuli) che si fecondano e originano la larva. La larva nuota fino a quando si installa sul fondo producendo un nuovo polipo.

Life cycle of a jellyfish. There are two stages: the polyp attached on the rock and the free-swimming jelly. The polyp produces a small bud that develops in a new individual. Polyps may also produce flattened disks that will detach and originate a jellyfish. The young jellyfish grow and reach sexual maturity. Male and female jellyfish produce gametes (sperm and ova) that fuse and form a larva. The larva swims until it settles on the rock producing a new polyp.

Creazione: Gino Di Camillo, Marina De, Federico Berti, Marco Rossetti, Igor Santolucito, Giorgio Rossetti, Dip. Scienze del Mare, Università Politecnica delle Marche

il Passetto
www.parsedidiciner.eu



Gli animali dell'ambiente di marea Animals of the tidal environment

L'ambiente di marea

Gli organismi più facilmente osservabili in chi bagna le coste rocciose sono quelli che vivono nella fascia soggetta alle variazioni di marea. Questa zona è di fondamentale importanza per gli organismi marini che risalgono per lungo tempo anni e devono far fronte al ristagno d'acqua, ad una notevole instabilità termica e a periodi di mancanza di nutrimento. Questi animali hanno sviluppato una grande varietà di adattamenti che permettono loro di vivere in un ambiente così instabile ma che, proprio per questo, è soggetto ad una minore competizione per l'occupazione del substrato.

The tidal environment

The organisms more easily observed within close to a rocky coast are those living in the intertidal zone. This area has to be considered an extreme habitat for marine organisms that spend long time outside the water and face problems such as drying, a wide thermal range and long periods of food scarcity. These organisms have developed a wide variety of adaptations allowing the life in such a difficult habitat that, on the other hand, is subjected to lower competition for the substratum occupation.

Gli animali dell'ambiente di marea del Passetto
Animals living in the tidal environment of Passetto



Creazione: Gino Di Camillo, Marina De, Federico Berti, Giorgio Rossetti, Giorgio Rossetti, Dip. Scienze del Mare, Università Politecnica delle Marche

il Passetto
www.parsedidiciner.eu



Bibliografia

BIONDI E., 2008 - Natura e paesaggio del territorio anconetano. In, a cura di Cesare Lasen: "Tesori naturalistici. Alla scoperta dei paesaggi e della biodiversità nelle provincie di Belluno, Vicenza, Verona, Mantova e Ancona. Edizione della Fondazione Cariverona, Arsenale Editore, Verona, pp.: 343-475.

BIONDI E., BALDONI M.A., 1996 - Natura e ambiente della Provincia di Ancona. 2° Ediz., Arti Grafiche Tecnoprint, Ancona.

BIONDI E., GIUSTINIA, TAFFETANI F., 1984 - La vegetazione di Portonovo (Ancona): analisi, rilevamento cartografico e proposte di recupero. In "Verde, città e territorio. Aspetti, dinamiche e metodologie della tutela ambientale urbana ed extraurbana", Fabriano, 197-208.

BIONDI E., GUBELLINI L., PINZI M., CASAVECCHIA S., 2012 - The vascular flora of Conero Regional Nature Park (Marche, Central Italy). *Fl. Medit.* 22: 67-167.

BRILLI-CATTARINI A.J.B., BALLELLI S., GUBELLINI L., TAFFETANI F., 2005 - Aggiornamento sullo stato delle conoscenze floristiche delle Marche. In, a cura di Anna Scoppola e Carlo Blasi, "Stato delle conoscenze sulla Flora avvscolare d'Italia", Palombi Editore, pp.: 147-151.

PAOLUCCI L., 1891 - Flora marchigiana. Tip. Federici, Pesaro.

TAFFETANI F., 2005 - Rugni, speragne crispigne. Piante spontanee negli usi e nelle tradizioni del territorio maceratese. Fondazione Carima. Macerata, 1-311.

TAFFETANI F., LUCCHETTI L., 2015 - Le erbe spontanee come prodotto naturale dell'azienda agricola. *I Quaderni della Selva*, 6: 1-118.

TAFFETANI F., LUCCHETTI L., 2015 - Erbe spontanee e ricette del Conero. *I Quaderni della Selva*, 7: 1-112.

UNA NAVIGAZIONE GEOLOGICA LUNGO LA FALESIA COSTIERA ANCONETANA

Alberto Dubbini

L'ampia insenatura in cui si è sviluppato il porto naturale di Ancona, il “gomito” che le dà il nome, nasce dalla protezione di una sorta di alta barriera rocciosa che si erge verso nord-est, direzione da cui giungono d'inverno le grandi burrasche marine. Immaginiamo di uscire da questa barriera, navigando con una barca in direzione del Monte Conero. : superato il margine meridionale e il muro di recinzione della Fincantieri, si evidenzia come la città sia costruita sopra rocce stratificate di colore grigio alternate ad altre più chiare e resistenti, che formano una falesia alta mediamente circa sessanta metri (fig. 1).

Possiamo immaginarla come una gigantesca “torta” rocciosa, con strati inclinati verso sud-ovest che mostrano le loro “teste” quasi a fronteggiare

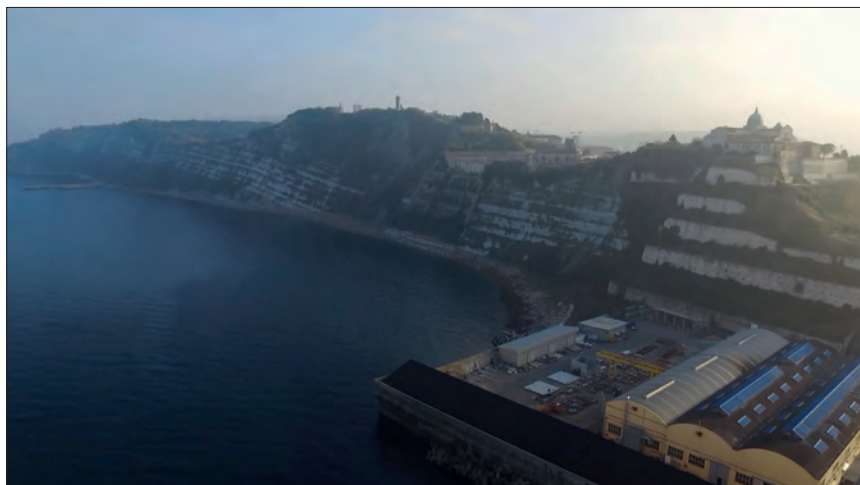


Fig.1 - La barriera di rocce stratificate dello Schlier su cui è costruita Ancona

il mare, che dalle nostre parti si presenta minaccioso proprio quando le burrasche arrivano con onde da grecale (nord-est) o da levante (est). Dal punto di vista geologico, una struttura di questo genere si definisce monoclinale, perché gli strati sono inclinati tutti nella stessa direzione, pur con inevitabili ondulazioni. Proprio su una di queste ondulazioni, che forma una sorta di leggera “culla”, è adagiata, un paio di chilometri più a sud, la scalinata del Monumento ai Caduti del Passetto (fig. 2), uno dei luoghi più belli di Ancona. Anche se è difficile affermarlo con certezza, il termine Passetto, un piccolo passo, potrebbe derivare proprio dal fatto che in quel punto l’abbassamento della falesia rendeva più semplice discendere al mare ai contadini pescatori, che abitavano la campagna sopra le rupi.

A metà strada circa tra il limite dei cantieri navali e le scalinate del Passetto si trova un piccolo tratto di costa, spettacolare grazie alla presenza di un’ampia piattaforma rocciosa (fig. 3), di colore quasi bianco (d’inverno appare più scura per la copertura di una patina di alghe che poi, seccandosi, finisce per rendere d’estate la roccia ancora più chiara rispetto al proprio colore naturale), formata da marna più calcarea e resistente rispetto al resto della falesia. Qui, la stratificazione diventa meno definita e la forma delle rocce prende “vita”, lavorata dal vento e dal mare, artisti instancabili nel creare sculture naturali, come la “Seggiola del Papa”. Questa piattaforma rocciosa è oggi ricca di bioturbazioni, impronte scavate da organismi che un tempo pascolavano nel fango, e per questo sono detti limivori (mangiatori di fango), che contribuiscono a conferire un aspetto di fantastica, dinamica plasticità alla roccia.

La sedimentazione da cui si sono originate le rocce sembra che sia avvenuta, circa quindici milioni di anni fa, nel Miocene inferiore-medio, su un fondale lontano da terre emerse, a profondità di alcune centinaia di metri sotto il livello del mare, sul quale si depositava una lenta nevicata di plancton unita a cenere proveniente da centri vulcanici attivi, posizionati forse nella zona dell’attuale Sardegna.

In questo tratto le rocce sono attraversate da faglie ben visibili, spac-

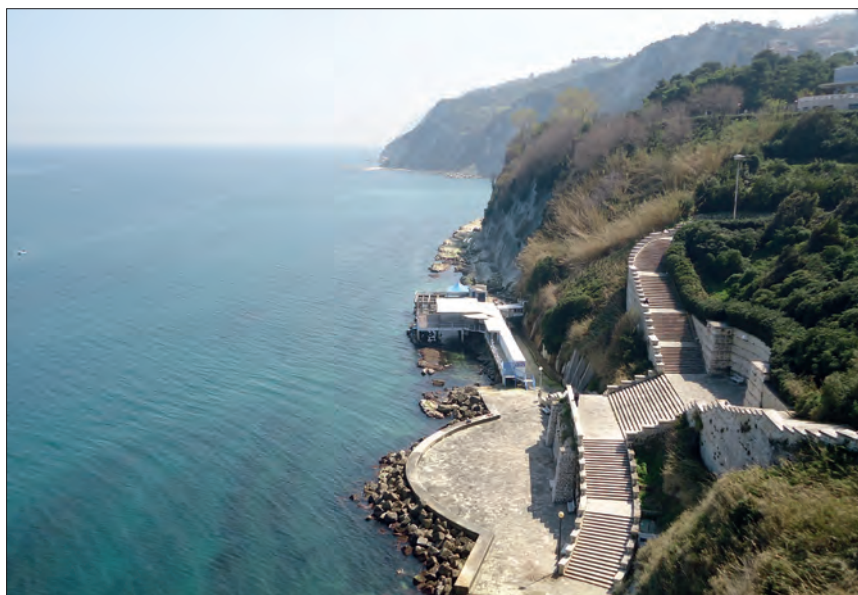


Fig.2 - Le scalinate del Passetto nel punto in cui la falesia è più bassa



Fig.3 - La spettacolare piattaforma rocciosa del Passetto

cature lungo le quali è avvenuto in passato un evidente movimento tettonico, che si intersecano in modo complesso tra loro e probabilmente erano attive anche quando il materiale che oggi forma le rocce si stava sedimentando. Si notano, infatti, stratificazioni irregolari e discordanze angolari che vanno ad interrompere la regolarità monoclinale che si osserva immediatamente a Nord ed a Sud rispetto alla piattaforma rocciosa (fig. 4), testimonianze di frane sottomarine che si staccavano circa 18 milioni di anni fa da un fondale reso instabile dall'attività tettonica.

Il livello stratigrafico, che ha dato vita alle attuali piccole piattaforme rocciose emerse ed alle sculture di roccia, affiora nel tratto di costa compreso tra gli scogli che in Ancona vengono chiamati della Grotta Azzurra, del Quadrato e della Seggiola del Papa e di nuovo, proseguendo verso sud-est, alla base della falesia nelle zone note come Scogli Lunghi, Scalaccia, Scogli del Cavallo, Draghetti.

Tra una piccola piattaforma "monumentale" e l'altra si incontrano brevi e lunghi tratti di falesia monoclinale calcareo-marnosa: questo insieme testimonia quello che resta di una lunghissima sedimentazione avvenuta sul fondale della scarpata oceanica al margine della placca continentale alla quale i geologi hanno dato il nome di Adria.

Trent'anni fa, Paolo Sandroni ed io abbiamo studiato questa formazione di rocce calcareo marnose, denominata Schlier, lungo tutta la falesia a sud di Ancona, centimetro per centimetro, per la nostra tesi di laurea in geologia con il professor Francesco Guerrera, poi pubblicata in un articolo scientifico che rimane fino ad oggi tra i più approfonditi sull'argomento (Dubбини et al., 1991). Frequentare questi tratti di costa lungo la falesia, che si possono raggiungere scendendo impervi sentieri (o più comodamente in barca), è stata un'esperienza bellissima, che seguiamo ora, sia pure con l'immaginazione, scendendo verso Portonovo, con gli occhi già saturi di bellezza.

Giungiamo ad un piccolo promontorio, oltre il quale si scopre alla nostra vista lo spettacolo della spiaggia di Mezzavalle, e ancora più in



Fig.4 - La vivacità estetica creata dalle stratificazioni discordanti delle rocce del Passetto



Fig.5 - Il Trave tra Monte dei Corvi e la spiaggia di Mezzavalle



Fig.6 - La faglia che riporta le rocce del Miocene al di sopra di quelle plioceniche



Fig.7 - La baia di Portonovo vista dalla sommità della soprastante falesia

là di Portonovo e del monte Conero. Osservando con attenzione il promontorio, sui fianchi del piccolo rilievo denominato Monte dei Corvi, si nota che la falesia cambia decisamente aspetto, appare più argillosa. Sul lato orientale della punta si trova uno spessore di strati di notevole importanza scientifica, perché è stato individuato dall'unione mondiale di stratigrafia come Global Stratigraphic Section Point (GSSP), cioè come strato-tipo mondiale, per il limite tra Serravalliano e Tortoniano, due divisioni cronologiche del Miocene medio. Il percorso di ricerca che ha portato il mondo geologico a questo riconoscimento è nato proprio dal lavoro che svolgemmo Paolo Sandroni ed io a metà degli anni Ottanta, quando trovammo dentro quel pacco di strati piccole ma numerose lamelle di biotite, minerale utile per effettuare datazioni assolute con il metodo radiometrico. Un altro strato-tipo geologico mondiale GSSP, al limite tra Eocene ed Oligocene, è presente sul fianco occidentale del Monte Conero, nella cava di Massignano, e la presenza di due situazioni del genere in un'area così ridotta fa del Parco del Conero un luogo davvero particolare, unico per chi si interessa di geologia.

Superato il promontorio di Monte dei Corvi, lasciando sulla destra un gruppetto di scogli più scuri denominati Campani e proseguendo la rotta verso Portonovo, si arriva ad incontrare uno strano lungo scoglio rettilineo che ostacola la rotta diretta delle imbarcazioni verso il Conero, chiamato Trave (fig. 5). Questo strato più scuro, spesso e resistente degli altri che si trovano al di sotto e al di sopra, appartenente alla stessa lunga struttura monoclinale "a torta" che abbiamo descritto per tutta la falesia di Ancona, non si trova solo immerso in acqua ma risale lungo la rupe, andando proprio a determinare il soprastante piccolo rilievo di Monte dei Corvi.

La parte di falesia che si trova stratigraficamente più in basso rispetto al Trave appartiene alla parte terminale del Miocene, denominata Messiniano (7 milioni di anni fa) e gli strati che la costituiscono sono molto argillosi. In mezzo alle argille si trovano argille più scure, bituminose, strati lenticolari di gesso cristallino e altri di arenaria. Proprio uno di

questi strati di arenaria, franato in mare, costituisce gli scogli denominati Campani che si osservano di fronte alla punta di Monte dei Corvi. Le argille del Messiniano costituiscono, per uno spessore di circa 40 metri, la formazione denominata Gessoso-solfifera, e poi per un altro centinaio quella dei Colombacci, con tipici strati marnosi più chiari che spiccano tra le argille, suggerendo il nome della formazione. Queste rocce rappresentano un ambiente di mare meno profondo rispetto alle rocce marnoso-calcaree dello Schlier, probabilmente con scarsa circolazione di correnti, dentro bracci di mare che si erano progressivamente ristretti. Infatti, secondo la ricostruzione dei geologi, mentre si stavano depositando questi sedimenti, gran parte della zona occupata dall'attuale mare Mediterraneo era emersa, per effetto non solo dei movimenti tettonici, ma anche di un clima che si era fatto particolarmente arido. Gli strati lenticolari di gesso testimoniano l'esistenza proprio di un ambiente con forte evaporazione.

Il Trave, che si è depositato immediatamente sopra le argille del Messiniano per uno spessore di circa 15 metri, ci testimonia l'esistenza di un ambiente ancora più vicino alla costa, ma gli strati di materiale argilloso che lo ricoprono ci raccontano del successivo ritorno di un ambiente marino più distale, a caratterizzare la sedimentazione del Pliocene inferiore. Si deduce, quindi, un'oscillazione del livello del mare e conseguentemente si può immaginare un avvicinamento e successivo ri-allontanamento della linea di costa, avvenuto intorno a 5 milioni di anni fa.

Superato l'orizzonte del Trave e proseguendo verso Portonovo, nonostante che siamo entrati ormai nel materiale del Pliocene e ci stiamo spostando stratigraficamente nella direzione in cui dovremmo incontrare rocce più giovani, osserviamo invece di nuovo strati di gesso del Miocene superiore (Messiniano), cioè più antichi di quelli pliocenici, che affiorano lungo la spiaggia di Mezzavalle, di colore marrone scuro con laminazioni e cristalli di gesso. Qual è la spiegazione per questa ripetizione della formazione Gessoso-solfifera? Una faglia, poco visibile

nella parte della falesia più vicina alla spiaggia, ha spostato le rocce del Miocene superiore al di sopra di quelle plioceniche, come si comprende osservando bene la parte più alta della falesia, dove si notano strati bianchi del Messiniano, denominati Colombacci, piegati e rovesciati sopra a quelli del Pliocene, spinti da passate forze tettoniche (fig. 6).

Lungo la falesia che delimita la spiaggia di Mezzavalle si trovano poi diverse altre faglie, alcune delle quali sono state attive anche durante il terremoto che interessò Ancona agli inizi degli anni Settanta del secolo scorso. Qui, la falesia, nella sua parte più meridionale, è quasi completamente coperta da vegetazione di canna del Reno ed interessata da lenti movimenti franosi che si distinguono chiaramente dal mare. Una faglia che si trova circa a metà della spiaggia di Mezzavalle riporta in superficie lo Schlier, che avevamo incontrato nella falesia a nord di Monte dei Corvi. Quando poi la falesia si interrompe in corrispondenza della baia di Portonovo, le rocce del Miocene entrano in contatto, attraverso una o più faglie, con i calcari molto più antichi della formazione della Scaglia Rossa del Cretaceo medio (90 milioni di anni fa circa). Parliamo di faglie lungo le quali sono avvenuti dei movimenti di diverse decine di metri, che hanno determinato contatto diretto tra rocce che hanno una differenza di età di decine di milioni di anni.

Il Monte Conero, che qui incontra la monoclinale a “torta”, sia pure diffusamente fagliata, che abbiamo descritto provenendo da Ancona, ci presenta la giacitura dei suoi strati a formare una struttura geologica piegata con la convessità verso l’alto, con le rocce più antiche al nucleo: una anticlinale fortemente asimmetrica, perché presenta il suo fianco nord-orientale, rivolto al mare, molto più inclinato di quello sud-occidentale che guarda verso la fascia collinare.

Le Falesia che qui sovrasta la baia di Portonovo, ad una altezza di oltre 400 metri sopra il livello del mare (fig. 6) e ad una distanza di alcune centinaia di metri dalla spiaggia, in questo settore del monte presenta strati non inclinati verso il mare, bensì debolmente inclinati dalla parte opposta, verso sud-ovest. Infatti, tutta la grande massa di



Fig. 8 - I ciottoli bianchi della spiaggia di Portonovo con selci di diversi colori



Fig. 9 - Il promontorio delle Due Sorelle con i due omonimi scogli

strati fortemente inclinati verso nord-est che, sulla base dell'osservazione della struttura geologica complessiva del Conero potremmo immaginare di trovare in corrispondenza della baia di Portonovo, oggi non è più visibile perché alcuni secoli fa è franata verso il mare, andando a formare la bellissima località balneare, oggi tanto amata da anconetani e visitatori provenienti da ogni parte del mondo.

Se è vero che questa frana colossale, probabilmente formatasi attraverso più eventi, non è avvenuta in epoca preistorica, come si pensava fino a qualche tempo fa, ma molto più recentemente, addirittura intorno al 1300 d. C (Coccioni et al., 2015), questo significherebbe che la chiesa di Santa Maria di Portonovo, allora già esistente da un paio di secoli, è stata risparmiata in maniera miracolosa! Il materiale franato è costituito prevalentemente da calcari bianchi e selci grigie, ma si possono trovare in alcuni punti della spiaggia anche selci di diversi colori, nere, marroni, verdi, rosse (fig. 7).

Le rocce che si osservano nella lontana ed alta falesia che sovrasta Portonovo sono calcari stratificati rosati che contengono un maggiore quantità di argilla al loro interno rispetto a quelli più diffusi in spiaggia, quindi definiti marnosi, con liste di selci rosse che si intercalano a più spessi strati rosati, grigi e bianchi di arenaria calcarea. Questi strati della falesia appartengono alla formazione della Scaglia Rossa, che testimonia la presenza nel Cretaceo medio e superiore di un ambiente di deposizione marina distante da estese terre emerse, con sedimenti formati in massima parte da gusci di plancton e fango calcareo. Le calcareniti ci indicano la presenza in quel tempo remoto di bassi fondali non troppo lontani, da cui arrivavano sedimenti arenacei di composizione calcarea attraverso la deposizione di correnti di torbida.

Quali siano le caratteristiche delle rocce bianchissime che hanno fornito e forniscono la massima quantità di materiale detritico alle spiagge di Portonovo lo si scopre chiaramente un po' più a sud, continuando a navigare dopo aver superato la chiesa di Santa Maria.

Inizialmente le si vede molto in alto, a diverse centinaia di metri

sopra il livello del mare, affiorare in quelle falesie che nelle carte del medioevo erano indicate con i nomi suggestivi di Balze Terribili e Rupi di Carone. Poi però, poco più avanti, appena superata un'altra notevole frana attiva, riconoscibile dalla presenza di grandi massi disseminati sulla battigia, vediamo finalmente affiorare in mare un grande scoglio formato da rocce stratificate bianche come la neve, noto oggi come scoglio della Vela e un tempo come scoglio della Vergine.

Qui le rocce stratificate che avevamo visto da lontano compaiono in modo massiccio fin dalla riva del mare e le vediamo in tutta la loro estensione verso l'alto a ricoprire l'intera altissima falesia, con giacitura molto inclinata verso sud-est, per cui appaiono in molti punti come delle enormi placche stratificate di calcare bianco e selce grigia, solcate da spaccature, che presentano quasi la stessa pendenza del rilievo.

È la formazione della Scaglia Rossa (in questa zona di colore bianco...) del Cretaceo medio, che troviamo lungo tutto lo spettacolare tratto di costa successivo, in cui tra le rocce bianche come la neve si aprono piccole calette che ospitano spiagge ghiaiose e ciottolose del medesimo colore, tra cui la più nota è quella denominata spiaggia dei Gabbiani.

Superata quest'ultima, dopo un centinaio di metri, la formazione della Scaglia viene sostituita da quella più antica della Maiolica del Cretaceo inferiore, ma il passaggio, attraverso una serie di faglie ravvicinate, è praticamente indistinguibile, perché la roccia resta formata da calcari bianchi stratificati con selce grigia. La falesia in questo tratto è immensa e guardando in alto sembra perdersi verso dimensioni infinite.

Solo in un paio di esempi lungo le coste del Mediterraneo è possibile imbattersi in falesie che si elevano come questa per oltre trecento metri quasi verticalmente dal livello del mare.

Proseguendo nella nostra navigazione osserviamo che la falesia diventa meno inclinata, assumendo di nuovo la pendenza degli strati di roccia che ora riappaiono come lastroni o "placche", e si vedono alcuni piccoli ruderi e rotaie che testimoniano il lavoro dei cavatori di un tempo.

In questa zona fino ai primi decenni del ventesimo secolo esisteva una



Fig. 10 - Gli scogli delle Due Sorelle



Fig. 11 - La sella formata dalle Marne a Fucoidi tra la Maiolica e la Scaglia Rossa (qui di colore bianco)

grotta naturale lunga settanta metri, con due ingressi ed una spiaggia interna dove si poteva approdare con le piccole imbarcazioni tradizionali di legno. Si chiamava Grotta degli Schiavi e purtroppo oggi non esiste più, secondo alcuni perché è stata fatta crollare per estrarne roccia da vendere come materiale da costruzione, secondo altri per cause naturali. Oggi, non ci sono tracce della sua esistenza, mentre sono ben visibili le strutture lasciate dall'uomo a testimonianza dell'attività estrattiva svolta per decenni in quest'area.

Stiamo arrivando al promontorio (fig. 8) dove si trovano i grandi Scogli delle Due Sorelle.

Qui vediamo bene il passaggio tra la formazione della Maiolica e la Scaglia Rossa di colore bianco, e notiamo che queste sarebbero quasi indistinguibili ad occhio nudo se non fosse che tra le due formazioni c'è il piccolo braccio di mare (fig. 9) che separa gli scogli delle due Sorelle dalla falesia e sembra messo lì apposta a segnalare un cambiamento nella storia geologica del Conero.

Il motivo per cui tra le due formazioni appare che manchi qualcosa ci viene chiarito dall'osservazione. Infatti, appena al di là degli scogli si apre al nostro sguardo la spiaggia omonima delle Due Sorelle e subito oltre incontriamo un altro promontorio, che si innalza più alto e massiccio sul livello del mare rispetto a quello precedente. Osservandolo bene, vediamo che è formato da rocce simili a quelle della Scaglia Rossa di colore bianco e poi della Maiolica, e che in mezzo c'è una sella (fig. 10) formata da strati di materiale più tenero ed argilloso, larga all'incirca come il piccolo braccio di mare che separa gli scogli delle Due Sorelle dalla falesia. A questi strati più teneri corrisponde la formazione, spessa circa 10 metri, delle Marne a Fucoidi. Non è per niente semplice per i geologi capire cosa abbia determinato il cambiamento nella sedimentazione per un certo intervallo di tempo, che è durato alcuni milioni di anni ed è testimoniato in tutto l'Appennino Umbro-Marchigiano dalle Marne a Fucoidi. Un livello di circa 2 metri, posto al suo interno verso la parte sommitale, denominato "livello Selli", indica la presenza



Fig.12 - Uno strato di calcarenite della Scaglia Rossa nella spiaggia del Sassi Neri; sullo sfondo la spiaggia di San Michele di Sirolo

di un ambiente di sedimentazione molto povero di ossigeno. Inoltre qui al Conero sono evidenti delle lacune stratigrafiche, cioè manca lo spessore di roccia corrispondente ad un lungo intervallo di tempo: manca spessore delle Marne a Furoidi, ne manca tanto della Scaglia Bianca, che dovrebbe trovarsi sotto alla Scaglia Rossa ma in pratica è quasi cancellata, ne manca anche della Scaglia Rossa.

Queste lacune si potrebbero spiegare ipotizzando delle frane sottomarine che avrebbero fatto scivolare più in profondità grandi quantità di materiale già depositato in un fondale instabile.

Tra le Due Sorelle e lo sperone roccioso che sovrasta la spiaggia omonima, rappresentandone il confine meridionale, troviamo un'ampia superficie caratterizzata da strati bianchi di Maiolica fortemente inclinati ma non verticali, mentre al di là dello sperone, superato un canalone, ci si presenta una rupe molto alta di roccia bianca stratificata e poco

inclinata che poi, man mano che ci dirigiamo ancora verso sud, diventa di colore rosato. Siamo arrivati di fronte alla splendida spiaggia dei Sassi Neri e qui troviamo per alcune centinaia di metri di meraviglia di nuovo Scaglia Rossa, ma finalmente con caratteristiche di colore rosato più simili a quelle che le sono proprie, anche se appaiono sempre di tonalità molto chiare rispetto a come questa formazione si presenta nel resto dell'Appennino. Qui ai Sassi Neri, si rivedono gli stessi strati di calcarenite rosata e grigio-bianca (fig. 11) che affiorano nella falesia che sovrasta Portonovo. Uno di questi presenta uno spessore notevole e costituisce un livello guida che possiamo trovare in molti punti del Monte Conero.

Sul lato meridionale del Monte Conero la morfologia cambia, tornando ad assomigliare a quella che avevamo incontrato a nord del Monte. Incontriamo la spiaggia di San Michele che per certi versi assomiglia a quella di Mezzavalle, con un versante interessato da frane e ricoperto da densa vegetazione di canna del Reno, ma che dal punto di vista geologico è costituita da rocce più antiche, della Scaglia Cinerea, di età compresa tra 35 e 25 milioni di anni fa circa.

Il Miocene dello Schlier ricompare in corrispondenza della falesia della punta rocciosa, detta Punta Giacchetta, al di sopra della quale è costruito parte dell'abitato di Sirolo, e ritroviamo questa formazione, fino a Numana, ma con un aspetto visibilmente diverso rispetto a quello di Ancona. Qui la stratificazione è molto meno evidente, più ondulata rispetto alla monoclinale della falesia a nord del Conero e non si osservano piattaforme rocciose emerse. Di particolare rilievo, dal punto di vista sia morfologico che paesaggistico, sono la Grotta Urbani e i Lavi, scogli di marna calcarea biancastra inclinati verso il mare che affiorano al limitare di un'ampia pineta, dai quali i ragazzi d'estate si divertono a fare i tuffi.

Terminiamo così lentamente la nostra meravigliosa navigazione, dopo l'omonima Spiaggiola, arrivando nel porto di Numana, dove finisce la lunga falesia rocciosa che ci ha accompagnato nel nostro viaggio.

È difficile trovare così tanta storia geologica racchiusa in luoghi di tale bellezza, come quella che abbiamo incontrato.

IL PORTO DI ANCONA IN EPOCA ANTICA

Maria Raffaella Ciuccarelli

Il porto, oggi come in età antica, appare senza dubbio l'infrastruttura principale della città di Ancona; punto di tangenza fra mare e retroterra e per ciò stesso in qualche modo anche elemento generatore dell'insediamento, cerniera ideale fra città e spazio esterno, ha da sempre condizionato lo sviluppo topografico dell'abitato arroccato intorno alla baia. Grazie alla sua peculiare forma fisica, dovuta alla caratteristica di porto naturale, diviene l'elemento qualificante dell'idea di città fin dall'origine dell'insediamento antico che nasce intorno ad esso.

Un porto come quello di Ancona, anche in età antica, è peraltro, per definizione, sia luogo di attracco sia insieme di attività e di infrastrutture necessarie al loro funzionamento (magazzini, cisterne, porticati). La storia della nascita e dello sviluppo di questo complesso insieme di elementi nell'età antica prende certamente avvio dall'analisi delle condizioni geofisiche della linea costiera in relazione al promontorio di Ancona.

La costa bassa e sabbiosa a nord di Ancona si incurva progressivamente verso nord in corrispondenza dell'avanzamento sul mare del promontorio roccioso su cui sorge la città e in particolare del Monte Marano e del Colle Guasco, che chiudono un'ampia baia attualmente ben disegnata come un arco di cerchio. Il complesso di colli rientra nel più articolato promontorio del Monte Conero, discrimine fra la costa settentrionale e quella meridionale delle Marche, usato come riferimento nel computo delle distanze dalla geografia antica¹.

Secondo tutte le ricostruzioni della geomorfologia del promontorio, supportate da numerose carte storiche (da quella del Fontana a docu-

1 Lilli 1997, p. 49.

menti del secolo XIX²) e da quanto oggi riscontrabile nel tratto di mare a nord e ad oriente del Colle Guasco, ancora in età moderna il Monte Marano si protendeva verso nord - nord ovest nelle acque dell'Adriatico con un promontorio piuttosto lungo e stretto che in più documenti appare, almeno in età storica, suddiviso in due tronconi separati da una minuscola insenatura del tutto esposta a occidente³.

Il promontorio era affiancato sul lato orientale da una serie di barre di scogli naturali affioranti e paralleli ("travi" nella terminologia locale), che costituiscono anche la terminazione in mare del promontorio stesso, e di cui oggi restano tracce evidenti dopo il progressivo distacco dell'estremità della penisola e la formazione degli scogli della Volpe e di San Clemente⁴.

Nel settore occidentale del bacino la fascia di mare antistante il colle Astagno presentava una barra di scogli del tutto simile che si protendeva in mare⁵, gli scogli di Santa Lucia, abbattuti nel 1915 per favorire la navigazione nel porto⁶ e in parte già utilizzati per la fondazione della piattaforma della Mole Vanvitelliana. Si venivano così di fatto a determinare naturalmente due bacini, entrambi protetti da promontori e da barre di scogli che potevano fungere da frangiflutti naturali, uno dei quali (quello direttamente determinato dai due prolungamenti di Monte Marano) assai angusto e completamente esposto ai venti di bora e l'altro (quello determinato dal braccio occidentale del promontorio di Monte Marano e dagli scogli di Santa Lucia) assolutamente al riparo dai venti del primo e secondo quadrante ed in particolare dal greco - levante, che spira assai di frequente nella cattiva stagione.

La profondità delle acque del bacino è relativamente notevole e si

2 Cfr. Salvini 2001, p. 14 e Sebastiani 2004, pp. 2-3.

3 Cfr. ad es. Sebastiani 2004, p. 3, fig. 2.

4 Toponimo derivato dalla chiesa non più raggiungibile a piedi a partire dal 1550 e poi rovinata in mare, su cui Sebastiani 2004, pp. 13-14; 112.

5 Cfr. Lilli 1997, p. 57, fig. 5.

6 Salvini 2009, p. 533 con letter. prec.

presenta massima⁷ proprio nel settore antistante il colle Guasco, in corrispondenza delle infrastrutture del porto moderno e dell'arco di Traiano, mentre non sembra essere stata particolarmente significativa presso il bacino minore, oggi peraltro completamente occupato dai cantieri navali.

La corrente litoranea che discende lungo la costa adriatica da nord a sud entra nel porto e circola con direzione molo meridionale - molo settentrionale e, uscendo dal porto presso il Guasco tende a provocare spostamenti del fondale e insabbiamenti, soprattutto in caso di mancata comunicazione con le acque esterne⁸.

La costa si presentava assai alta presso il Guasco e forse risalente presso il colle Astagno e gli scogli di Santa Lucia; nel tratto intermedio, presso l'attuale entrata principale del porto, in corrispondenza della probabile foce di un torrente, la costa doveva presentarsi bassa e sabbiosa - ghiaiosa, utile per tirare in secco le imbarcazioni e per gli ormeggi alla fonda⁹.

Certamente la conformazione del promontorio, la profondità delle acque e le caratteristiche della linea di costa rendevano il sito di Ancona naturalmente adatto all'approdo; la piccola rada all'interno della biforcazione del promontorio del Guasco, però, come si è visto, per motivi di spazio, di esposizione ai venti e alle correnti esterne, di profondità (e, aggiungerei, di probabile assenza di una fascia litoranea di appoggio, presente invece come falesia basale al di sotto delle strutture del porto romano presso il Lungomare Vanvitelli), non sembra in alcun modo riconoscibile come spazio portuale neppure originario, ma solo, nel caso, come eventuale darsena di appoggio attrezzata adiacente e forse comunicante con il porto principale.

Quest'ultimo, infatti, per conformazione e larghezza della linea costiera, profondità del fondale (ricordiamo che le navi greche e romane

7 Nel 1888, con i lavori di adeguamento del porto, furono raggiunti i 7-9 m; cfr. Salvini 2009, p. 533 con rifer.

8 Lilli 1997, p. 52.

9 Salvini, Palermo 2014, p. 592.

erano prive di timone fisso e quindi a basso pescaggio) e soprattutto per la presenza delle barre di scogli naturali, appare un perfetto porto naturale, l'unico di una lunghissima fascia costiera ricca di approdi fluviali su costa bassa, ma poverissima di insenature naturalmente attrezzate come Ancona.

Le fonti letterarie, infatti (Livio e Strabone in particolare¹⁰), sottolineano l'importuosità della costa adriatica e descrivono invece il porto di Ancona con due bracci accoglienti¹¹, attorno a un promontorio a forma di gomito (ove per gomito non è perfettamente chiaro se si intenda l'esterno del promontorio o l'interno piegato ad angolo). I due bracci, naturalmente fondati sulle barre di scogli, proteggevano dai venti da est e nord est (barra nord), ma anche da quelli di nord / nord ovest, anche se per questi era anche l'orientamento del promontorio a facilitare il compito¹².

La possibilità che correnti di traffico che veicolavano anche ceramica micenea abbiano, nel corso del Bronzo recente, toccato anche la rada di Ancona, ove la frequentazione umana è ben attestata nel corso dell'età del Bronzo, è resa concreta dal rinvenimento di due frammenti di ceramica micenea presso il sito d'altura del Montagnolo-Ghettarello¹³; il rilievo collinare, panoramico sulla costa e sulla rada, appare leggermente arretrato rispetto al cordone che si protendeva negli scogli di Santa Lucia e si pone in condizioni di assoluta intervisibilità con il colle Guasco e quelli del Cardeto - Cappuccini, sede del più antico insediamento umano di Ancona.

La conformazione naturale della rada e dei bracci di scogli che la serrano da N e da S rende del tutto verosimile l'ipotesi che il primitivo insediamento dell'età del Bronzo, come sembra dimostrato anche dagli

10 Liv. X, 2, 4; Strab. V, 4, 2.

11 Plinio, III, 111. Cfr. più di recente Sconocchia 2015.

12 Su tutto Lilli 1997, pp. 49-52.

13 Cfr. Luni 2004, pp. 15; 18-19, figg. 6-7 con rifer.

scavi di Delia Lollini¹⁴, si disponesse sul versante collinare fra Guasco e Cappuccini che digradava verso la rada stessa, affacciandovisi, e non tanto (o non solo) sul rilievo del Monte Marano, troppo scoperto e dalle pareti assai scoscese; tuttavia l'insediamento del Montagnolo, che appare nuovamente insediato anche nella piena e tarda età del Ferro - età ellenistica¹⁵, risulta chiaramente disposto in posizione dialettica rispetto a quello affacciato sulla rada e ugualmente in rapporto con la navigazione costiera.

La navigazione in Adriatico nell'antichità, di cabotaggio e senza timone fisso, doveva certamente adattarsi alla circolazione delle correnti principali e conseguentemente utilizzare la sponda orientale per la risalita verso nord e quella occidentale italiana per la discesa verso sud; sulla base della distribuzione delle classi ceramiche della prima età del Ferro fra Marche e costa croata, tuttavia, sembra ben ipotizzabile un percorso di attraversamento diretto fra Zara ed Ancona, con il promontorio di Ancona utilizzato come punto di riferimento e di approdo sicuro al termine di esso. La distribuzione della ceramica daunia (nord della Puglia) sulla costa adriatica italiana e delle Marche in particolare (attestazioni anche ad Ancona oltre che a Cupra) dimostra altresì come fra VII e VI sec. a.C. fosse praticata anche una navigazione costiera che risaliva dalla Puglia verso il golfo di Venezia¹⁶.

A quest'ultima altezza cronologica il porto naturale di Ancona si pone in diretta interlocuzione con l'approdo di Numana, incontrovertibilmente in ascesa in età tardo arcaica come terminale intermedio della navigazione ateniese in Adriatico¹⁷.

Numana diviene, infatti, fra VI e IV sec. a.C., uno scalo di importanza

14 Lollini 1956.

15 Scavo 2015 per trincea Multiservizi (responsabile geom. Marco Badiali) diretto dalla scrivente per conto della ex Soprintendenza Archeologia delle Marche e in corso di pubblicazione in collaborazione con gli archeologi professionisti dott. Luca Speranza e e dott. Marco Antognozzi (Ditta Archeologic).

16 Si tutto cfr. Luni 2004, p. 13, fig. 2 con letter. prec.

17 Cfr. Luni 2004, passim, con rifer.

primaria, apparentemente preminente rispetto a quello di Ancona. Gli scavi delle strutture del porto romano del Lungomare Vanvitelli hanno comunque dimostrato che, almeno a giudicare dai materiali in giacitura secondaria rinvenuti, l'area adiacente alla linea di costa su cui sarebbero state più tardi edificate le strutture di servizio del porto romano era già frequentata nell'età del Ferro, verosimilmente in relazione con una fascia litoranea forse marnosa presso cui si trovava un approdo¹⁸; l'insediamento piceno doveva essere quindi ubicato sui versanti collinari sovrastanti, in stretta relazione con essa.

Lo stesso tipo di conclusione si può raggiungere per quanto riguarda i materiali archeologici, non numerosi ma assai significativi per classe e per provenienza, riconducibili ad età ellenistica (IV -III sec. a.C.), fra cui ceramica alto adriatica, ceramica a vernice nera, ceramica di tipo megarese, *sombreros de copa* etc., rinvenuti nella medesima area¹⁹, in relazione con l'insediamento ellenistico che continua, ora con maggiore certezza, a occupare il colle Guasco e, con ogni probabilità quello dei Cappuccini (dal momento che la necropoli si estende a partire dalle falde del Cardeto verso occidente)²⁰.

Oltre che dai reperti ceramici in giacitura secondaria, la frequentazione dell'area del Lungomare Vanvitelli in età ellenistica è testimoniata dalla costruzione di potenti cortine murarie in opera quadrata di arenaria locale poste a sostruzione, e probabilmente a protezione (cinta muraria?) del settore insediativo soprastante, ristrutturate con torri quadrate sempre in età ellenistica e riutilizzate inglobandole in edifici articolati in età medio - tardo imperiale²¹.

Una molteplicità di fonti di varia natura, prevalentemente letterarie

18 Cfr. Salvini, Palermo 2014, p. 592 con rifer.

19 Salvini 2001, pp. 15; 17; 21-22.

20 Per l'insediamento ellenistico, fra l'ampia letteratura, v. in partic. Sebastiani 2004, pp. 22-24; Colivicchi 2004, pp. 34-38; Pignocchi 2015. Per la necropoli ellenistica v. Colivicchi 2004.

21 Salvini, Palermo 2014, p. 593.

ed epigrafiche, ci conferma l'esistenza e l'intensa attività del porto dell'Ancona ellenistica: Tito Livio²², innanzitutto, menziona infatti lo stanziamento ad Ancona di una flotta di venti navi romane, comandata da *duoviri navales* per il controllo della sicurezza della navigazione in Adriatico a partire dal 178 a.C. In questo momento Ancona, di matrice greca o indigena grecizzata ed ancora libera, potrebbe aver goduto di un trattato di alleanza con Roma. Ancora, nell'87 a.C., l'episodio di Cinna che scelse Ancona come base di una flotta destinata alla guerra mitridatica conferma il ruolo chiave del porto federato in Adriatico²³. D'altra parte la presenza nel Mediterraneo di *mercatores* anconetani di origine greca o italica grecizzata, come il Gaio Cesio anconitano menzionato in una stele funeraria di Durazzo datata fra II e I sec. a.C.²⁴ e il Nicostrato figlio di Zotico destinatario di un decreto di prossenia a Delfi²⁵ comprova la vitalità del porto di Ancona e l'articolazione sociale dei suoi frequentatori entro la medio - tarda età ellenistica.

Il porto di età ellenistica è stato collocato dalla tradizione degli studi²⁶ nella piccola rada attualmente occupata dai Cantieri Navali, esattamente al termine del Monte Marano, ma come già visto, lo spazio assai angusto, la scarsa profondità dell'acqua e l'esposizione ai venti, uniti alla conformazione del costone del colle, come pure la testimonianza indiretta della documentazione archeologica proveniente dallo scavo del Lungomare Vanvitelli inducono ad escludere questa ipotesi e a ubicare il porto - o quantomeno un approdo strutturato - nella medesima posizione di quello di età romana, che con ogni probabilità ne fu una ristrutturazione e un ampliamento.

Con l'ingresso di Ancona nell'orbita romana e la deduzione della

22 Liv. XLI, 1, 3. Cfr. in proposito Sebastiani 2004, p. 26 con rifer. e Salvini 2001, p. 16.

23 Sugli episodi e le relative fonti cfr. Sebastiani 2004, p. 26 con rifer.

24 Cfr. Paci 2010, p. 6 con rifer.

25 Manganaro 2003, p. 137.

26 In partic. Alfieri 1938 e Moretti 1945.

colonia tardo repubblicana, l'urbanistica della città si ridisegna dal punto di vista dell'edilizia pubblica e delle infrastrutture. Gli scavi del Lungomare Vanvitelli hanno restituito infrastrutture monumentali (ambienti voltati in laterizio a due piani) a servizio del porto che sono state inizialmente interpretate dagli editori come impianti di età augustea. Non risultano al momento altre infrastrutture di rilievo assegnabili con sicurezza ad età primo imperiale²⁷ e non si può quindi affermare con certezza la volontà romana di ristrutturare l'area portuale a questa altezza cronologica.

La stretta fascia costiera poi occupata dalle medesime strutture risulta comunque sfruttata in età primo imperiale grazie alla presenza di vari tratti di infrastrutture idriche e da una ristretta sequenza di livelli limosi plastici basali contenenti materiali databili entro alla fine del I a.C. Anche il bollo P COL ANC su lingotti di piombo, se non riferibile al *p(ortus) col(oniae) Anc(onae)*²⁸ di possibile età traiana può essere interpretato e ricondotto ad età tardo repubblicana - augustea.

Le più imponenti strutture monumentali portate in luce presso il Lungomare Vanvitelli, quali il corpo di fabbrica a due piani del settore più settentrionale, ad ambienti rettangolari voltati sovrapposti e sfalsati in laterizi, aperti in direzione della riva, datano invece, secondo le più recenti posizioni degli studiosi, fra l'età primo e medio imperiale e più precisamente traiana²⁹. Successivamente aggiunto risulta il prolungamento, leggermente disallineato, del corpo di ambienti rettangolari, questa volta a un solo piano, in direzione della città; alla fine del II sec. a.C. risulta realizzato anche un ambiente affrescato al limite sud est dello scavo. Molti sono, nel corso della media e tarda età imperiale,

27 Salvini 2009, p. 546.

28 Salvini 2009, loc. cit., con ulteriore letter. e discussione del problema. Salvini, Palermo 2014, p. 594 con rifer. Si vedano i confronti epigrafici relativi al *Port(us) Trai(ani)* di Civitavecchia su numerosi laterizi bollati e due *fistulae*, per cui Granino Cecere, Ricci 2014, p. 125.

29 Salvini, Palermo 2014, pp. 594-598.

poi gli interventi di risarcitura, restauro e modifica di alcune strutture come l'aggiunta di scale e di canalette nel settore centrale dei vani, l'impianto di una strada in terra battuta, l'intervento di modifica alla struttura colonnata etc.³⁰

Una fotografia incredibilmente realistica del porto di Ancona, delle sue infrastrutture e degli edifici ad esso connessi ci viene restituita dalla scena LXXIX della Colonna Traiana, dedicata nel 113 d.C., in realtà qualche anno prima della dedica dell'Arco monumentale del porto medesimo³¹. Nella scena, che come noto rappresenta la partenza di Traiano dal porto di Ancona per la seconda guerra dacica, viene tratteggiato un porto con molo coronato da arco monumentale e sullo sfondo un gruppo di edifici voltati in tutto e per tutto simili dal punto di vista planimetrico ai resti del Lungomare Vanvitelli. Alle spalle dell'arco, su un colle, un tempio ubicato nella reale posizione occupata dal tempio di Venere sotto il transetto del Duomo di San Ciriaco e un secondo tempio, ancora non identificato.

Questa serie di strutture, e in particolare il complesso degli edifici del Lungomare Vanvitelli, forse adibito a magazzini per le merci e forse anche a officine per la riparazione di imbarcazioni, posto a distanza estremamente ravvicinata dalla linea di riva, testimonia che la pianificazione e la realizzazione del porto come sistema organico e complessivo di strutture e infrastrutture, ad Ancona, siano una creazione traiana, che pure subì rimaneggiamenti e aggiunte nel corso dell'intero II secolo d.C. e successivamente fino almeno all'età bizantina³².

L'organicità e visione complessiva di questa creazione risultano più facilmente percepibili se si ricomponi il quadro delle numerose infrastrutture note in letteratura disposte lungo la linea di riva dell'intero arco portuale; la disposizione stessa degli edifici può dimostrare agevolmente, per l'ubicazione di questi ultimi lungo un arco di cerchio molto ampio e

30 Cfr. da ultimo Salvini, Palermo 2014, in partic. pp. 594-601.

31 Salvini 2001, pp. 24-25.

32 Salvini, Palermo 2014, pp. 600-601

regolare, la conformazione del bacino e della linea di riva antica, sia essa naturale (assecondata dalle costruzioni) o regolarizzata artificialmente.

Lungo l'arco portuale³³ infatti, a nord delle strutture scavate nel 1999 - 2001, un ampio segmento di strutture analoghe, costituito da cinque vani rettangolari in opera mista con un tratto di condotta idrica sul muro di fondo isorientati rispetto ai resti del Lungomare Vanvitelli e analogamente costruiti in relazione all'antica linea di riva è stato rinvenuto durante la costruzione dell'Istituto Nautico³⁴; a sud dello scavo del Lungomare Vanvitelli e immediatamente contigui ad esso, proseguendo lungo l'ideale arco di cerchio dell'antica baia, lungo la ex via Saffi sono stati identificati nel corso degli interventi di ricostruzione seguiti ai bombardamenti della II Guerra Mondiale (tra 1953 e 1958), al di sotto degli edifici moderni adiacenti a Piazza Dante, i resti di un edificio porticato con colonne, ambienti affrescati e pavimenti a mosaico³⁵; davanti alla Caserma della Guardia di Finanza, presso l'Arco Russi apparvero nel 1953 ulteriori strutture romane (fondazioni in pietrame e malta sormontate da blocchi in tufo e *opus latericium*)³⁶; presso l'attuale tratto di via Saffi adiacente al vicolo Foschi fu rinvenuta una porzione di ambiente rettangolare con il lato corto rivolto verso il mare secondo un orientamento analogo alle strutture scavate al Lungomare Vanvitelli³⁷; al di sotto della chiesa di Santa Maria della Piazza e sul lato meridionale della stessa chiesa sono stati in più momenti identificati resti di canalette orientate verso mare e ambienti colonnati pertinenti ad un edificio di età romana³⁸.

Presso la Capitaneria di Porto, infine, in uno spazio di poco avanzato in direzione della riva rispetto alle strutture del Lungomare Vanvitelli

33 Cfr. Salvini 2001, fig. a p. 15.

34 Lilli 1997, pp. 63-67.

35 Salvini 2009, pp. 541-552

36 Lilli 1997, p. 72, n. 4.

37 Sebastiani 2004, Appendice, pp. 9-11, n. 78.

38 Su tutto cfr. Salvini 2009, pp. 548-550 con ulteriore letter.

e ad una quota presumibilmente prossima ai piani di calpestio del livello terra dei magazzini traianei furono anche rinvenuti alcuni vani quadrangolari pertinenti a strutture edilizie di età romana³⁹.

È quindi facilmente ipotizzabile⁴⁰ che il *waterfront* di età medio imperiale si estendesse lungo tutto il settore settentrionale dell'area portuale con cinque grandi complessi di cui sono documentati i lacerti sopra elencati. Se si considera la presenza di probabili resti sotto la chiesa del S.S. Sacramento e presso il convento di Sant'Agostino⁴¹, non si può escludere che l'arco degli edifici commerciali e di servizio al porto si estendesse fino al settore più meridionale della baia, in direzione della barra di scogli che chiudeva la rada all'altezza del colle Astagno.

Del complesso portuale di fondazione traianea fa parte anche il ben noto arco ad un fornice in marmo, dedicato dal Senato e dal popolo romano tra 114 e 115 a.C. all'imperatore, a sua moglie e a sua sorella, per l'importantissimo merito del principe di aver "reso più sicuro ai naviganti l'approdo in Italia con l'aggiunta anche di questo porto realizzato a sue spese" (dall'epigrafe dedicatoria sull'arco)⁴².

Indagini archeologiche degli anni Trenta del Novecento⁴³ hanno dimostrato che il monumento poggia su un basamento ottagonale in blocchi di calcare del Conero a loro volta in parte appoggiati sullo scoglio naturale, che si connette con i resti del molo romano. Altri resti del molo, o della banchina, costruiti in grandi blocchi sono ricordati dal Leoni⁴⁴ e nel 1957 presso il Molo Rizzo furono rinvenuti i resti di una infrastruttura con nucleo in opera cementizia e paramento in pietra calcarea, con bitta⁴⁵.

La costruzione, o ricostruzione, del molo che oggi chiamiamo molo

39 Sebastiani 2004, p. 53, n. 23, fig. 52.

40 Salvini, Palermo 2014, p. 596.

41 Sebastiani 2004, p. 65, n. 37 e pp. 78-79, n. 65.

42 Sebastiani 2004, pp. 33-35, n. 2, con rifer.

43 Cfr. Galli 1936.

44 Lilli 1997, p. 55.

45 Sebastiani 2004, pp. 14-15.

nord, a protezione dei venti del terzo quadrante, in effetti, deve aver rappresentato il perno dell'intervento di riqualificazione complessiva, o addirittura di fondazione, del sistema portuale di portata internazionale voluto da Traiano per il porto naturale di Ancona come porta dei Balcani e dell'Oriente, come recita esplicitamente l'epigrafe dell'arco. Lo stesso monumento onorario, posto come rilevato da De Maria⁴⁶ a guisa di porta e di varco sacro all'entrata del porto e all'inizio del molo, è il simbolo dell'intera riqualificazione, secondo un procedimento altrove attestato nell'architettura romana.

In questo progetto complessivo e forse di fondazione *ex novo*, la piccola rada ubicata ai piedi del Monte Marano, già ritenuta in passato il primitivo porto greco⁴⁷, potrebbe essere identificata come una darsena di servizio al bacino principale, secondo un modello attestato nel porto traiano di Civitavecchia⁴⁸ (è certa la presenza di strutture idriche di servizio - le "grotte" sul pendio soprastante) e la/le barre di scogli naturali protese dalla penisola verso il mare potrebbero essere state opportunamente ed utilmente sfruttate come antemurali del porto maggiore, per aumentare la protezione dei venti dominanti soprattutto nei mesi invernali, quando le navi potevano essere più frequentemente ormeggiate in rada.

Non è quindi escluso che alle formazioni naturali, già di per sé strutturate a barre non continue, si appoggiasse una struttura costruita, una sorta di molo vero e proprio che, sulla base delle tipologie edilizie più attestate, poteva essere realizzato sia con muratura piena, o in pietre gettate sugli scogli o in cementizio gettato in cassaforma, sia (più probabilmente in questo caso, vista la conformazione della roccia naturale), a *pilae* in cementizio non continue, che favorivano anche il blando movimento delle correnti e impedivano che il violento impatto delle

46 De Maria 1997, pp. 110-111.

47 Alfieri 1938; Moretti 1945.

48 Quilici 1993, pp. 68-69, fig. 3.

onde logorasse la struttura⁴⁹.

Ipotizzerei anche che, con tutta probabilità, visti anche i confronti planimetrici fra la struttura complessiva del porto di Ancona (conformazione a mezzaluna con moli e infrastrutture modulari affacciate sulla rada lungo la linea di costa) e quella di altri porti di pianificazione ed edificazione certamente o probabilmente traianea (in particolare Civitavecchia, Terracina, Ostia)⁵⁰, il porto fosse chiuso a sud da un secondo molo⁵¹, senza il quale la profonda rada si sarebbe trovata del tutto indifesa dai venti dei quadranti orientali, ma soprattutto sarebbe risultata troppo esposta alla corrente litoranea che scendeva dalla costa settentrionale. In questo caso la barra del molo sarebbe ancora una volta potuta essere posizionata sui “travi” degli scogli di Santa Lucia; con moltissima probabilità, vista la necessità di assicurare il movimento della corrente litoranea senza la quale i fondali sarebbero andati incontro a insabbiamento, tale molo sarebbe stato in questo caso certamente realizzato a *pilae*.

I blocchi di magazzini modulari scavati presso il Lungomare Vanvitelli e testimoniati in tutto l’arco della rada lungo la linea di riva trovano, come già anticipato, confronti planimetrici assai stretti nelle principali strutture portuali di età traianea in Italia e segnatamente in ciò che resta del porto di Civitavecchia⁵², così come nel porto traiano di Ostia e in quello di Terracina⁵³. Proprio lo strettissimo confronto planimetrico del porto di Ancona con queste strutture portuali (in particolare il porto di Civitavecchia e quello di Terracina) conferma l’ipotesi di una conformazione della pianta complessivamente a mezzaluna orlata da magazzini, con due bracci di moli, antemurali e darsene, come spesso

49 Felici 1998, pp. 323-324.

50 Per Civitavecchia cfr. ad es. Quilici 1993; Granino Cecere, Ricci 2014 con rifer. Per Terracina v. Lugli 1926. Per Ostia, fra la numerosa letteratura, v. Keay 2012 con rifer. Sui porti di Roma v. anche Zevi 2004 con rifer.

51 V. anche, senza argomentazioni, Lilli 1997, p. 55.

52 Su tutto Quilici 1993, p. 67.

53 Cfr. Lugli 1926, carta archeologica.

ricorre nelle raffigurazioni di porti su monete di età romana⁵⁴.

Il più articolato e stringente confronto planimetrico appare comunque quello con il porto di Civitavecchia⁵⁵, caratterizzato da un bacino principale profondo 5-7 m e da una darsena secondaria profonda 4-6 m, da due moli a semicerchio, anche a *pilae*, antemurale sugli scogli, infrastrutture varie sulla linea di riva quali *horrea*, terme, strade e scalee verso il porto e un acquedotto che scendeva da Allumiere, in parte già attestate e in parte quindi ipotizzabili con buona probabilità anche ad Ancona.

Sulla base dei medesimi confronti si presume inoltre che oltre ai blocchi modulari dei magazzini si affiancassero altre infrastrutture di fondamentale importanza per il porto, come il faro (o due fari), le sedi di *collegia* (dei *navicularii*?) e terme immediatamente adiacenti al porto e ai magazzini. *Porticus*, *tabernae* e, con ogni evidenza sulla collina soprastante, secondo un tipo di architettura scenografica terrazzata, il tempio o santuario, presenti nei porti menzionati, sono altresì documentati o facilmente ipotizzabili sulla base dei resti archeologici ad Ancona.

Proprio questo tipo di sistemazione a terrazze della collina affacciata sul porto, ricostruibile ad Ancona non solo dai magazzini e dal tempio, ma anche dai tratti di mura ellenistiche in opera quadrata, siano esse di cinta o di sostruzione, richiama in qualche maniera quella del santuario di Monte Sant'Angelo affacciato sulla baia di Terracina⁵⁶.

Ma se la collina risultava certamente modificata dai terrazzamenti, la linea di costa, visti i rinvenimenti terrestri del porto e le numerose raffigurazioni, cartografiche e pittoriche, che ritraggono il porto storico a partire almeno dalla carta del Fontana (1570) e dalla Galleria delle Carte Geografiche del Vaticano (1580) con il mare che batte direttamente davanti alle mura ancora oggi documentate, poteva essere non molto distante da quella attuale e certamente non più avanzata dell'attuale nel passato recente, con un netto regresso dall'età romana al Rinascimento.

54 De Maria 1997, pp. 312-313, figg. 6-7;

55 Quilici 1993 con rifer.

56 Cfr. in proposito D'Alessio 2010, p. 32, fig. 12.

La disposizione dei blocchi di infrastrutture romane, però, ci dimostra che tale linea era continua a mezzaluna anche in età romana, sia pure con alcune regolarizzazioni.

Il porto era certamente servito da un'importante infrastruttura acquaria: sulla collina del Guasco un sistema di cisterne e condotti da ricondurre all'acquedotto era probabilmente collegato alla canalizzazione inglobata nel muro di fondo dei magazzini sotto l'Istituto Nautico⁵⁷ e a sua volta l'area dei magazzini possedeva un sistema di canalizzazione ed eliminazione delle acque meteoriche sia interno sia esterno agli edifici, anche con rifacimenti in età tardo antica⁵⁸. Anche le *fistulae* in piombo sopra citate testimoniano indirettamente la presenza di un sistema di condutture di epoca imperiale.

È quindi chiaro che l'impianto portuale di Ancona, visti gli strettissimi confronti con quello di Civitavecchia, di Terracina e in parte di Ostia, nasce da un programma organico e complessivo di fondazione o ri-fondazione utilitaria da parte di Traiano, che giustifica l'erezione di un arco come porta dell'Oriente e accesso al porto. Un'operazione complessiva di ristrutturazione di questa enorme portata, ancora di più perché pensata per l'Adriatico più sguarnito di porti (ricordiamo Classe e Brindisi) rispetto al Tirreno (e in questa ottica molto più necessitante di rafforzamento strategico), potrebbe essere stata anche guidata e progettata da Apollodoro di Damasco, architetto di Traiano.

Certamente, però, l'impianto romano resta alla base, nel bene e nel male, di quello portuale moderno fino ai giorni nostri, così come continua a essere anello di congiunzione fra Occidente e Oriente e terminale di commerci che nell'antichità videro transitare ogni sorta di merce, dal vino al murice purpureo.

57 Lilli 1997, pp. 60-61.

58 Salvini, Palermo 2014, p. 600.

Bibliografia

- Alfieri 1938 = N. Alfieri, *Topografia storica di Ancona antica*, in *Atti e Memorie Deputazione di Storia patria per le Marche*, pp. 151-235
- Colivicchi 2004 = F. Colivicchi, *La necropoli di Ancona (IV - I sec. a. C.)*. *Una comunità italica fra ellenismo e romanizzazione*, Napoli
- D'Alessio 2010 = A. D'Alessio, *Santuari terrazzati e sostruiti italici di età tardo-repubblicana: spazi, funzioni, paesaggi*, in *Bollettino di Archeologia on line, volume speciale Proceedings AIAC 2008*, I, F / F11 / 3, 2010, www.archeologia.beniculturali.it/pages/publicazioni.html
- De Maria 1997 = S. De Maria, *Arco e porto nel mondo romano*, in *XLIII Corso di cultura sull'arte ravennate e bizantina (Ravenna, 22-27 settembre 1997)*, Bologna, pp. 295-322
- Felici 1998 = E. Felici, *La ricerca sui porti romani in cementizio: metodi e obiettivi*, in G. Volpe (a cura di), *Archeologia subacquea. Come opera l'archeologo sott'acqua. Storie dalle acque, atti dell'VIII Ciclo di lezioni sulla ricerca applicata in archeologia, (Certosa di Pontignano - Siena 1996)*, Firenze, pp. 275-340
- Galli 1936 = E. Galli, *Per la sistemazione dell'Arco di Traiano in Ancona*, in *Bollettino d'Arte*, pp. 321-326
- Granino Cecere, Ricci 2014 = M.G. Granino Cecere, C. Ricci, *Il porto di Centumcellae (Civitavecchia) e la sua epigrafi*, in C. Zaccaria (a cura di), *L'epigrafi dei porti, Antichità Altoadriatiche LXXIX*, 123-136
- Keay 2012 = S. Keay, *The port system of Imperial Rome*, in S. Keay (a cura di), *Rome, Portus and the Mediterranean*, *BRS Archaeological Monographs* 21, Roma, pp.33-67
- Lilli 1997 = M. Lilli, *Il porto di Ancona in età romana. Documentazione archeologica e dati d'archivio*, in *Journal of Ancient Topography* 7, pp. 49-76
- Lollini 1956 = D. G. Lollini, *L'abitato preistorico e protostorico di Ancona*, in *Bollettino di Paletnologia Italiana* 65, pp. 237-252
- Lugli 1926 = G. Lugli. *Anxur-Terracina*, *Forma Italiae*, 1,II, 1926
- Luni 2004 = M. Luni, *I porti di Ankon e Numana*, in L. Braccisi, M.

- Luni (a cura di), *I Greci in Adriatico*, 2, *Hesperia* 18, pp. 13-56
- Luni, Mei 2015 = M. Luni, O. Mei, *Commerci greci in Adriatico e il porto di Ancona*, in F. Emanuelli, G. Iacobone (a cura di), *Ancona greca e il suo porto. Contributi di studio*, Ancona, pp. 133-141
- Manganaro 2003 = G. Manganaro, *Brindisi e Ancona*, in *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 142, pp. 134-138
- Moretti 1945 = M. Moretti, Ancona. Regio V Picenum, Roma
- Paci 2010 = G. Paci, *Contatti e scambi adriatici in età romana attraverso le più recenti acquisizioni epigrafiche in territorio marchigiano*, in *Bollettino di Archeologia on line, volume speciale Proceedings ALAC 2008*, I, F / F9 / 2, 2010, www.archeologia.beniculturali.it/pages/pubblicazioni.html
- Pignocchi 2015 = G. Pignocchi, *L'abitato preromano ed ellenistico - romano di Ancona tra il Colle Guasco e il Colle dei Cappuccini*, in F. Emanuelli, G. Iacobone (a cura di), *Ancona greca e il suo porto. Contributi di studio*, Ancona, pp. 159-176
- Profumo, Medas, Delbianco 2001 = M. C. Profumo, S. Medas, L. Delbianco, *I relitti romani lungo la costa marchigiana*, in C. Zaccaria (a cura di), *Strutture portuali e rotte marittime nell' Adriatico di età romana*, Roma, pp. 317-341
- Quilici 1993 = L. Quilici, *Il porto di Civitavecchia - L'antica Centumcellae*, in *Eius Virtutis Studiosi: Classical and Postclassical Studies in memories of Frank Edward Brown (1908-1988)*, *Studies in the History of Art*. 43, Center for Advanced Study in the visual Arts, Symposium Papers XXIII, Hannover and London, pp. 63-83.
- Salvini 2001 = M. Salvini (a cura di), *Lo scavo del Lungomare Vanvitelli. Il porto romano di Ancona*, Ancona
- Salvini 2009 = M. Salvini, *Ancona: scavi urbani, il porto*, in *Omaggio a Nereo Alfieri. Contributi all'archeologia marchigiana, Atti del Convegno di Studi, Loreto 9-11 maggio 2005*, Tivoli, pp. 531-559
- Salvini 2015 = M. Salvini, *La fase più antica del porto di Ancona*, in F. Emanuelli, G. Iacobone (a cura di), *Ancona greca e il suo porto. Contributi di studio*, Ancona, pp. 93-108

Salvini, Palermo 2014 = M. Salvini, L. Palermo, *Archeologia urbana ad Ancona: lo scavo del Lungomare Vanvitelli*, in G. Baldelli, F. Lo Schiavo (a cura di), *Amore per l'antico. Studi di antichità in ricordo di Giuliano de Marinis*, Roma, II, pp. 589-605

Sconocchia 2015 = *Ancona nelle fonti greche*, in F. Emanuelli, G. Iacobone (a cura di), *Ancona greca e il suo porto. Contributi di studio*, Ancona, pp. 21-45

Sebastiani 2004 = S. Sebastiani, *Ancona*, Roma

Veltri 2015 = M. Veltri, *Il porto di Ancona e la navigazione in Adriatico nell'età ellenistica*, in F. Emanuelli, G. Iacobone (a cura di), *Ancona greca e il suo porto. Contributi di studio*, Ancona, pp. 109-128

Zevi 2004 = F. Zevi, *Inquadramento storico relativo ai porti di Roma*, in A. Gallina Zevi, R. Turchetti (a cura di), *Le strutture dei porti e degli approdi antichi, II seminario, Roma - Ostia antica, 16-17 aprile 2004*, Roma, pp. 211-219

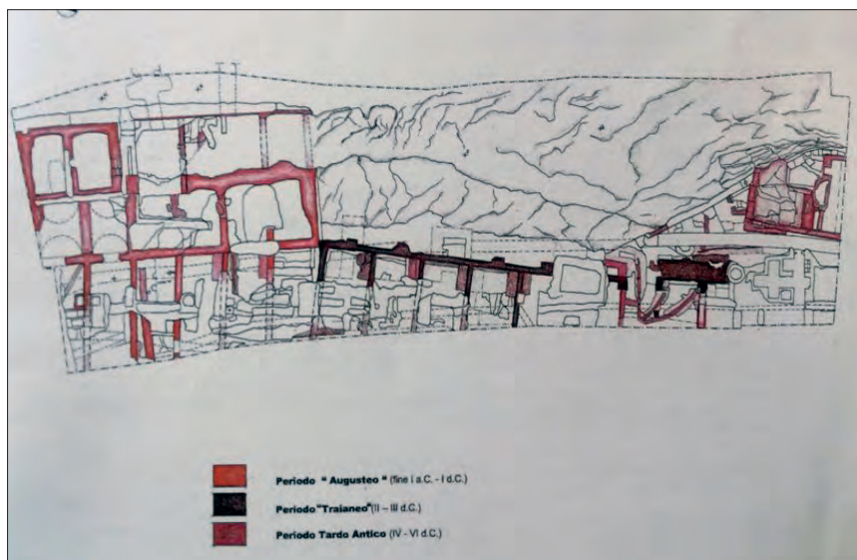


Fig. 1 - I magazzini romani del Lungomare Vanvitelli ad Ancona (da Salvini 2001)



Fig. 2 - I magazzini romani del Lungomare Vanvitelli ad Ancona. Strutture repubblicane



Fig. 3 - I magazzini romani del Lungomare Vanvitelli ad Ancona



Fig. 4 . I magazzini romani del Lungomare Vanvitelli ad Ancona. Struttura voltata

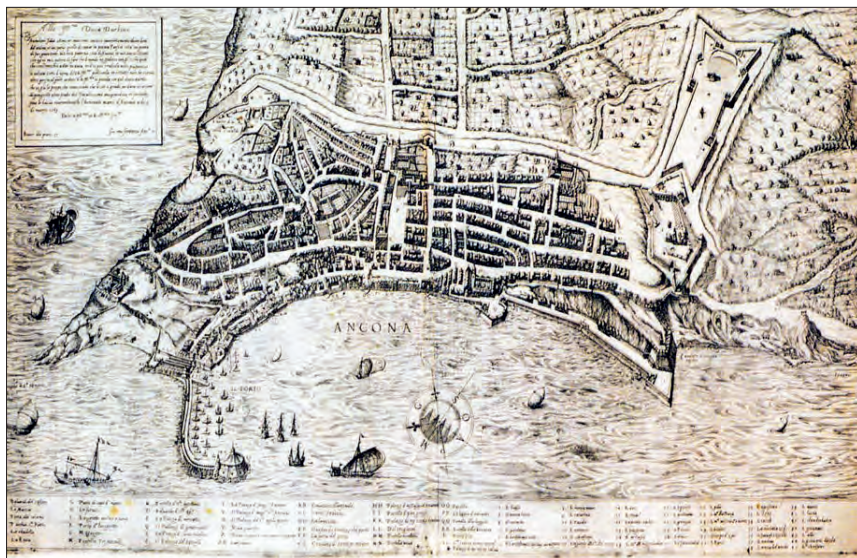


Fig. 5 - Il porto di Ancona in età moderna

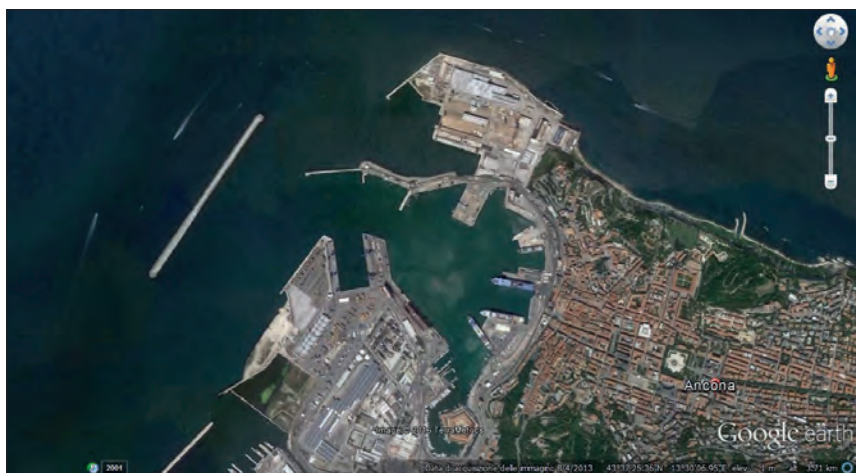


Fig. 6 - Il porto di Ancona oggi



Fig. 7 - Il porto di Terracina (da Lugli 1926)



Fig. 8 - L'arco di Traiano (da Luni)

PISCICOLTURA IN EPOCA ROMANA:
LE VASCHE SOMMERSE DELLA SCALACCIA
DI PIETRALACROCE

Maria Cecilia Profumo

Nel 1989 la Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche iniziava la sua regolare attività nel campo dell'archeologia subacquea con una campagna di prospezioni lungo il promontorio del Conero (fig. 1).

La scelta per le nostre prime esplorazioni era caduta su questa zona in relazione con la presenza del porto di Numana (in parallelo od in alternativa a quello di Ancona) e con l'importanza di questo centro al culmine della civiltà picena ed anche in età romana, fino al Tardo Antico, quando fu diocesi. Altro indizio che si voleva controllare era fornito da una fotografia aerea dell'I.G.M. (settembre 1955) in cui Giulio Schmiedt¹ aveva letto degli allineamenti di strutture murarie sommerse, fatto che poteva essere messo in relazione con la leggenda dello sprofondamento in mare della città antica avvenuto in età bizantina.

Con due successive campagne (1989-90) la Soprintendenza ha esplorato una fascia di mare sotto costa dal porto di Numana fino agli scogli detti *Le due sorelle*. Appurato che le tracce viste dallo Schmiedt non erano altro che filari di scogli risultato della conformazione geologica e della progressiva erosione del promontorio (posti alle profondità di m 6 e m 9) e non avendo dato alcun frutto gli accertamenti nei punti indicati da pescatori e subacquei locali, ci siamo convinti che tale

1 G. SCHMIEDT, *Contribution of Photo Interpretation to the Reconstruction of the Geographic-Topographic Situation of the Ancient Port in Italy*, in *Actes of Tenth Congress of International Society of Photogrammetry (Lisboa september 7th-19th 1964)*, (estratto) pp. 14-15, fig. 19.

tipo di approccio era decisamente fuori luogo viste le caratteristiche del fondale e le normali condizioni di visibilità proprie dell'Adriatico².

Pertanto per molti anni l'attenzione delle Soprintendenza si è concentrata sullo scavo scientifico dei due relitti di Palombina Vecchia e di Pesaro.

Nel 2001 il nucleo subacqueo della Soprintendenza³ ha fatto ritorno al Conero. Con la collaborazione della dott.ssa Francesca Tacca-
liti e del circolo Komaros Sub di Ancona abbiamo fatto ricognizioni puntuali al Trave, al molo Davanzali, alla Grotta degli schiavi, alla Grotta Urbani (fig. 2) ed ai tre grottini, anche per individuare possibili riferimenti a mare delle cava romana posta sul monte, tra le località Poggio e Massignano, recentemente studiata⁴: gli esiti sono stati di poco conto.

Meta primaria della spedizione era la località posta sotto Pietra-
lacroce e nei pressi della Scalaccia nota in loco come "Le tre pozze"
(fig. 3), dove era da verificare la possibile presenza di una peschiera romana⁵.

-
- 2 M.C. PROFUMO, *Ricognizioni subacquee nel mare di Numana e Sirolo*, in «Bollettino di Archeologia Subacquea», II-III/1-2, 1995-1996, pp. 167-172 (=Atti del Convegno Nazionale di Archeologia Subacquea, Roma 9-11 dicembre 1989).
 - 3 Il nucleo subacqueo della Soprintendenza era allora costituito da chi scrive in qualità di funzionario archeologo incaricato del settore e dagli operatori Mauro Severini, Fabio Bacchini e Carlo Leggieri. Al club Komaros Sub, di cui fa parte anche Mauro Severini, vanno i più sentiti ringraziamenti per la sempre amichevole collaborazione; in particolare si ringrazia Francesco Flores, autore di parte delle riprese fotografiche della peschiera. Tutte le immagini a corredo del presente articolo sono proprietà della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche.
 - 4 N. FRAPICINI, *Una cava romana sul Monte Conero presso Ancona*, in P.L. DALL'AGLIO - N. FRAPICINI - G. PACI, *Contributi alla conoscenza di Ancona romana*, in «Picus» XII-XIII, 1992-1993, pp. 32-61.
 - 5 A. FORLANI, *I racconti della costa. La baia di Portonovo*, Ancona s.d., p. 16; A. RECANATINI, *Le grotte del Conero. Ricerche di speleologia archeologica nel Parco del Conero*, Iesi 1997, p. 224.

Il luogo, meraviglioso, è caratterizzato da una serie di “grotte” (fig. 4) analoghe a quelle del Passetto di Ancona; è raggiungibile via terra per un impervio sentiero che parte dal cimitero di Pietralacroce (fig. 5) e più agevolmente via mare, anche se le vasche - poste tra una fila di scogli in parte di frana e la piattaforma rocciosa ai piedi della falesia - hanno pareti che giungono a pelo d’acqua e sono invase da organismi taglienti ed urticanti: l’unica via di accesso, soprattutto in condizioni di bassa marea, è costituita da alcuni canali che fanno parte della struttura stessa.

Dal punto di vista geologico (come ha evidenziato in sede di conferenza il geologo anconitano Alberto Dubbini) le vasche della Scalaccia sono state ricavate in una piattaforma rocciosa costituita da marne calcaree stratificate della formazione dello Schlier (Miocene medio). Le marne sono rocce formate da carbonato di calcio (calcare) e minerali argillosi. Nel caso dello Schlier di Ancona la componente calcarea è costituita in massima parte da gusci di plancton, quella argillosa da materiale originatosi per trasformazione in ambiente sottomarino di cenere vulcanica. Su questa formazione ha poi agito il sollevamento del fondale sedimentario del bacino marino a causa di spinte tettoniche compressive. La giacitura delle marne nella zona delle vasche è di tipo monoclinale, cioè tutti gli strati appaiono disposti nello spazio con la medesima orientazione: sono inclinati (“immergono”) verso nord-est, con un angolo variabile tra 60 e 70 gradi.

Tale conformazione ha indubbiamente favorito la realizzazione della struttura antica. Infatti, dopo l’emersione dell’area, l’azione erosiva del mare ha creato la piattaforma alla base della falesia perfettamente adatta allo scavo delle vasche.

Naturalmente ci siamo posti il problema di interpretare questa presenza unica per la costa adriatica italiana (“*importuosa Italiae litora*” diceva Tito Livio, A.U.c. X, 2) nell’ambito della diffusione dell’inse-diamento e dell’economia locale. Ancona non è lontana, ma ci siamo domandati se l’impianto “industriale” poteva essere messo in relazione, come spesso avviene, con una villa.

Il percorso via terra più volte ripetuto non ha rilevato nulla di interessante, anche per la vegetazione sempre abbondante e per l'inaccessibilità di alcuni terreni di proprietà privata; pure le riprese fotografiche dall'elicottero eseguite dalla Soprintendenza nel settembre 2005 - grazie alla collaborazione con i Carabinieri del Comando Tutela Beni Culturali e del Nucleo Elicotteristi di Falconara - anche al di sopra della caletta vicina non mostrano tracce significative.

La struttura in questione si trova a circa 20 m dalla linea di costa, in un tratto di mare naturalmente protetto all'altezza del cimitero di Pietralacroce, fra la baia chiamata La Valletta e il sentiero della Scalaccia⁶ (fig. 6).

Misura circa m 32x13, per una superficie totale di circa 416 mq, ed è divisa in cinque vasche (A, B, C, c', e b') disposte su due file parallele alla linea di costa; tali vasche sono collegate fra di loro e con il mare aperto da una serie di canali. La vasca A è la più grande (m 8.80x4.20), la B la più profonda e sembra essere la principale del complesso in quanto tutto il sistema di canali ha una pendenza convergente verso di essa. Le vasche b' e c' sono profonde m 1.60 e sono parzialmente invase da scogli di frana; le vasche A e C sono profonde m 2.10; la B è profonda m 2.45.

Le vasche sono semplicemente scavate nella roccia marnosa, prive di qualsiasi tipo di opera costruita. Una serie di scogli emergenti fun-

6 Le vasche sono state documentate graficamente con pianta e sezioni in scala 1:50 e fotograficamente con diapositive scattate da Francesco Flores (Komaros Sub Ancona); planimetrie e ricostruzione tridimensionale sono di Francesca Taccaliti. Preciso che le profondità dal livello del mare qui riportate sono quelle rilevate nei giorni 11 luglio 2001 e 5 settembre 2006: sono rapportate alla quota di riferimento di scandaglio nonché calibrate con i dati di marea e pressione atmosferica del 5 settembre 2006: ore 11.19, previsione di marea +0.44, pressione 1023, vento 9 nodi da nord; il battente d'acqua al centro della vasca B era in tale occasione di m 2,80. Ringrazio il com. C.F. Achille della Capitaneria di Porto di Ancona ed il prof. Fabrizio Antonioli per avermi fornito i dati utili.

geva anche in antico da barriera frangiflutti.

Un angolo individuato a NE della vasca C (alla profondità di m 2.70/3.00) potrebbe far pensare alla presenza di un'ulteriore fila di vasche verso mare. Se ciò fosse vero avremmo una peschiera costituita da più file di vasche parallele digradanti verso il mare. Tuttavia questa resta solamente un'ipotesi, dovendo considerare anche il caso che tale evidenza possa esser frutto di un particolare tipo di erosione riscontrabile anche altrove nei fondali del Conero.

In prossimità dell'angolo orientale, nel fondo della vasca A, è stato ricavato un pozzetto semicircolare delle dimensioni di m 2.00x0.70 m e profondo 30 cm: possiamo ipotizzare che si tratti di una piccola vaschetta realizzata per permettere a particolari specie di pesci di nascondersi o ripararsi dalla calura.

A NW della vasca A un canale di alimentazione lungo 4.60 m, che si presenta in pendenza verso la vasca, favorisce l'ingresso dell'acqua di mare (fig. 7). Un secondo canale collega la vasca B con il mare aperto. Un altro canale, in pendenza verso la vasca C, mette anche questa in comunicazione con il mare. In quest'ultimo canale ne confluisce un altro, proveniente dalla zona verso terra, individuato per la lunghezza di 12 m a SE delle vasche C e c' (fig. 8).

Tutte le vasche sono in collegamento con quelle adiacenti, con una generale convergenza verso la vasca B, che è la più profonda e presumibilmente la più importante (fig. 9).

Le vasche sono divise da setti estremamente regolari, larghi 2.10 m, tagliati dai diversi canali che mettono in comunicazione le vasche fra loro. I setti che dividono le vasche presentano solitamente un gradone verso la vasca. Si può ipotizzare in questo caso che si tratti di banchine ricavate nella roccia al fine di potervi transitare e osservare, alimentare o catturare i pesci, come nel caso della peschiera della villa sotto l'albergo Sirena a Sorrento e della Piscina A di Nettuno.

Il fondo delle vasche è coperto da uno strato di circa 5 cm di sabbia e non sembra essere rivestito da una pavimentazione, ma sem-

plicemente scavato. Non è da escludere comunque che potesse essere ricoperto di scogli e vegetazione marina appositamente per ricreare l'ambiente naturale dei pesci. Ad avvalorare questa ipotesi contribuisce il rinvenimento, all'interno delle vasche, non solo di scogli, ma anche di pietre calcaree - disposte con una certa cura - e del pozzetto nella vasca A.

La semplice struttura scavata, ovviamente, non è un *unicum* nelle peschiere di epoca romana, in alternativa alle vasche con murature in opera cementizia e paramenti in opera reticolata o in laterizio. Columella (*De re rustica*, VIII, 17) riferisce che le peschiere erano "scavate nella pietra...o costruite nella spiaggia in *opus signinum*".

Sono ricavate nella roccia la peschiera di Giglio Porto, le peschiere di Ponza, Ventotene e di Zannone (Arcipelago Pontino, tutte a galleria), la peschiera di Civitavecchia-Mattonara, la peschiera Nicolini e quella della villa sotto l'albergo Sirena a Sorrento (anch'esse a galleria), e la peschiera di Sant'Irene a Briatico in Calabria; a testimonianza del tipo riportiamo anche lo scavo parziale di un banco roccioso per quella che probabilmente doveva essere una peschiera a La Rocchetta, sempre a Briatico. Sono invece costruite la peschiera di Punta della Vipera presso Castrum Novum (tra Civitavecchia e Santa Marinella), quelle di Santa Severa e quella di Santa Marinella e le tre piscine di Nettuno⁷.

La profondità massima delle vasche dal livello del mare raggiunge 2.45 m, misura che non si discosterebbe molto da quella consigliata da Columella, fra i sette e i nove piedi (cioè fra 207.20 e 266.40 cm). Però le pareti delle vasche sono conservate per un'altezza minima di 100 cm e massima di 190 cm. Le crepidini lungo i setti sono alte dal fondo circa m 1 nelle vasche verso mare e m 0.50/0.70 nelle vasche verso terra, misura che ci indica la profondità d'uso. Poco profonde sono anche le piscine A e B di Nettuno (circa 90 cm), che si ritiene possano esser state adibite all'allevamento di pesci che vivono adagiati sul fondo.

7 Per una buona panoramica delle peschiere tirreniche v. L. GIACOPINI - B.B. MARCHESINI - L. RUSTICO, *L'itticoltura nell'Antichità*, Roma 1994.

L'acqua dolce era indispensabile alla vita della peschiera. L'*aquatio*, ovvero la miscela di acqua dolce e acqua salata, permetteva infatti di attirare i pesci e alcune specie in particolare, come le orate, i cefali e le spigole. In assenza di acque sorgive l'acqua dolce era reperita in cisterne appositamente costruite. Il lungo canale a est delle vasche C e c' sembra provenire dalla zona della Scalaccia in cui pare fosse presente una vena di acqua dolce. Sfruttando la pendenza del canale, questa avrebbe potuto raggiungere l'acqua salata nella zona immediatamente antistante la vasca C, mescolarsi ad essa per diventare salmastra ed entrare con il favore delle correnti di grecale nella suddetta vasca.

È interessante notare come i canali di comunicazione che vanno dalle vasche A, b' e C alla B presentano una pendenza anche di 30 cm verso questa. Ciò potrebbe far supporre la necessità di un costante afflusso e ricambio d'acqua verso quella che probabilmente era la vasca principale dove venivano allevati i pesci.

Lo stesso dislivello si trova nei canali che mettono in comunicazione l'esterno con le vasche A e C. In questo modo la prima sfruttava probabilmente le correnti di maestrale, la seconda quelle di grecale; il dislivello, oltre a facilitare l'ingresso e ad assicurare perciò il ricambio dell'acqua a tutto l'impianto, avrebbe anche potuto impedire il riflusso della stessa a causa del moto ondoso.

Le dimensioni di tutto l'impianto non si discostano da quelle attestate per le peschiere romane, divise solitamente, come quella di Ancona, in vasche comunicanti fra loro. Presentano ad esempio divisioni interne in vasche, oltre alla peschiera di Sant'Irene scavata nella roccia, quelle costruite di Santa Severa e di Santa Marinella, quella di Santa Liberata (Toscana), che è testimoniata da un rilievo del Santi (il quale descrisse la peschiera alla fine del 1700), e le tre piscine di Nettuno.

Varrone (*De re rustica*, III, 17, 4) riferisce che grazie alle vasche "loculate", alla maniera con cui i pittori tengono divisi i loro colori, i pesci potevano essere separati per specie e per età.

Mancano inoltre, nella nostra peschiera, le saracinesche descritte da

Columella, spesso conservate in altre peschiere romane o testimoniate dalle loro impronte sulle pareti dei canali. Nel nostro caso non solo non si sono conservate le grate, ma neanche i loro solchi di posizionamento. Tale assenza è giustificabile con il fatto che la zona è stata per molto tempo e assiduamente frequentata ed eventuali resti archeologici (come le saracinesche in bronzo o anche in altro materiale) sarebbero stati certamente riutilizzati. L'erosione marina o le concrezioni possono facilmente aver cancellato le tracce dell'impostazione delle stesse grate, anche se non si può escludere che la chiusura avvenisse con qualche sistema mobile, come è stato ipotizzato per la peschiera Nicolini a Sorrento, o in materiale deperibile.

Da notare infine sono le presenze nei dintorni di curiose buche e di probabili solchi di battente, oggi sommersi.

Le buche, di forma circolare e sezione cilindrica di circa 50 cm di diametro e profonde fino a 1 m, sono ricavate negli scogli alla profondità di -1.10 m; altre buche simili sono segnalate nelle vicinanze. Sembra difficile pensare ad una conformazione naturale del fondale in quanto non è riscontrabile in alcuna altra zona del Conero (per quanto noto ai subacquei locali); quindi si può forse ipotizzare che siano dei manufatti con funzione collegata a quella dell'allevamento del pesce nelle vicine vasche, o come contenitori per il pesce catturato, o come piccoli ambienti a sé per l'allevamento di alcune specie di dimensioni ridotte, comunque scavati in una piattaforma rocciosa posta a cielo aperto.

Due serie di buche, definite "marmitte" e riconosciute come vasche di corrosione naturali, sono state identificate a Sant'Irene di Briatico; la presenza però di tracce di lavorazione rivela come almeno un gruppo sia stato poi utilizzato come vaschette per l'allevamento di lamelli-branchi, gasteropodi e piccoli pesci, da porre comunque in relazione con lo stabilimento di lavorazione situato sulla vicina spiaggia⁸.

8 M.T. IANNELLI - G. LENA - G.P. GIVIGLIANO, *Indagini subacquee nel tratto di costa tra Zambrone e Pizzo Calabro, con particolare riferimento agli stabilimenti antichi per la lavorazione del pesce*, in *Atti della V Rassegna di Archeologia Subacquea, Giardini Naxos 19-21 ottobre 1990*, Messina 1992, pp. 33-34, figg. 21, 23.

Non è però da escludere un'origine molto più recente per le fosse del mare di Ancona: si stanno ancora svolgendo indagini in tal senso.

Inoltre, sia sul lato esterno degli scogli che fungono da barriera frangiflutti, sia sul limite della piattaforma rocciosa ai piedi della falesia sono stati riconosciuti quelli che potrebbero essere antichi solchi di battente con base alla profondità media di m 1.10 (fig. 10). La presenza di solchi di battente alla profondità di m 1, o poco più, indica il lungo stazionamento del livello marino ad una quota intermedia fra quella di età romana e l'attuale.

La collocazione della peschiera rende abbastanza problematico determinarne l'utilizzazione. Solitamente le peschiere dipendevano da ville marittime, e la letteratura riporta numerosi riferimenti alle manie di alcuni ricchi personaggi nei confronti di questa particolare pratica dell'*otium*. Anche se non si può escludere, in assenza di una villa nelle vicinanze, che la peschiera di Ancona avesse un utilizzo pubblico, essa è situata in una zona oggi difficilmente raggiungibile a piedi, anche considerando variazioni e arretramenti della linea di costa negli ultimi duemila anni. La zona della Scalaccia che si percorre attraverso il sentiero si presenta amena e ricca di vegetazione e non sarebbe poi troppo azzardato ipotizzare la presenza di un insediamento umano periferico rispetto al centro abitato di Ancona che poteva facilmente essere residenza di membri della classe abbiente.

Pressoché unica è la presenza di una peschiera lungo il versante adriatico della nostra penisola. La maggior parte di esse è concentrata nel tratto di costa medio-tirrenica e lungo il versante tirrenico della Calabria. La peschiera di Ancona, allo stato attuale delle conoscenze, rappresenta l'unica testimonianza adriatica di questo genere di impianto, assieme a quella - non certa - di San Cataldo presso Lecce, in Puglia. Documentate sono invece lungo la costiera italo-sloveno-croata all'estremo nord del bacino adriatico; un'altra peschiera è segnalata, più a sud, sull'isola dell'Incoronata.

Importante è considerare il fatto che il complesso di età romana si

trovi oggi completamente sommerso. Le crepidini, che dovevano in origine trovarsi appena al di sopra del pelo dell'acqua, sono ora ad una profondità oscillante da -1.10 m a -1.55 m; alla profondità media di -1.45 m (sbocco a -1.85 m) si trova il canale che doveva portare l'acqua dolce all'ingresso della vasca C. Il canale d'accesso alla vasca A sta ad una profondità da m 1.10 a m 1.75.

Abbiamo quindi la precisa indicazione che negli ultimi due millenni il livello del mare si è innalzato di circa m 1.50. Quanto questa variazione sia dovuta a fenomeni tettonici, quanto a fattori climatici, quanto a situazioni generali, quanto a situazioni locali, è materia specifica degli studi di carattere geologico; anche in questo caso si riporta la spiegazione offerta da Alberto Dubbini.

Le misurazioni effettuate dal gruppo della Soprintendenza Archeologica appare coerente con quanto si potrebbe prevedere sulla base di una datazione delle vasche di circa 2000 anni fa ed i risultati delle ricerche portate avanti recentemente allo scopo di valutare entità e caratteristiche dei movimenti glacio-isidrostatici (fig. 11) avvenuti nell'area mediterranea negli ultimi 125000 anni⁹.

Secondo i risultati di queste ricerche, lo scioglimento della calotta glaciale - avvenuta negli ultimi 22000 anni - ed il conseguente riversarsi nel Mar Mediterraneo di grandi volumi di acqua dovrebbero aver causato un abbassamento isidrostatico del fondo marino e delle coste italiane, abbassamento che viene quantificato mediamente in 1,35 m per gli ultimi 2000 anni¹⁰.

Ovviamente questo abbassamento in Italia non può essere stato ovunque della stessa entità, in quanto la nostra penisola è stata sog-

9 F. ANTONIOLI - S. SILENZI, *Variazioni relative del livello del mare e vulnerabilità delle pianure costiere italiane*, in «Quaderni della Società Geologica italiana», No.2, Ottobre 2007, p.10 per le valutazioni che qui interessano, p.3 per il grafico qui riportato a fig. 11.

10 V. anche K. LAMBECK - M. ANZIDEI - F. ANTONIOLI - A. BENINI - A. ESPOSITO, *Sea level in Roman time in the Central Mediterranean and implications for recent change*, in «Earth and Planetary Science Letters», 224, 2004, pp. 563-575.

getta nello stesso periodo ad ingenti spinte tettoniche, determinate dal movimento delle placche, che hanno diversificato le dimensioni di questi movimenti verticali nelle varie zone. Per la costa adriatica marchigiana non si sono notate particolari differenze, per cui sembra di poter affermare che, rispetto alla media del Mar Mediterraneo, la nostra zona non abbia subito in generale movimenti verticali differenziali di entità rilevante, neppure a causa della ben presente sismicità attiva.

È opportuno ricordare che in una tesi di laurea di alcuni anni fa l'innalzamento del livello del mare - che viene considerato mediamente di 1 m dall'età romana ad oggi ed attribuito principalmente a fattori climatici, ritenendo poco influente alle nostre latitudini l'aggiustamento glacio-idro-isostatico - è stato qui misurato (facendo riferimento alle quote delle crepidini delle vasche) in m 1.97¹¹. L'autore, pur dotando il suo lavoro di una lunga introduzione metodologica, non precisa in base a quali misurazioni e quali calcoli giunga a tale risultato. La causa dell'innalzamento anomalo del livello del mare viene individuata in un'attività neotettonica probabilmente collegata al sollevamento della struttura appenninica, come è dimostrato dalla sismicità di bassa profondità che caratterizza l'area anconitana. In particolare, per il sito della peschiera è ipotizzata una subsidenza dovuta a fenomeni distensivi (essendo la zona situata all'interno di due faglie trascorrenti), oppure dovuta ad un fenomeno di basculamento verso est.

In sede di discussione della presentazione di chi scrive in un convegno a Trieste (v. bibliografia) diversi intervenuti¹² hanno manifestato forti perplessità circa tale ricostruzione, ritenendo che l'area di Ancona non presenti movimenti tettonici di rilievo e che anche i frequenti ter-

11 Per quest'ipotesi cfr. F. MINIDIO, *Un possibile utilizzo di indicatori archeologici di età greco-romana come strumenti per l'analisi di movimenti tettonici*, tesi di laurea, Università degli Studi G. D'Annunzio (Chieti), Facoltà di Scienze matematiche, fisiche e naturali, Corso di Laurea in Scienze Geologiche, rel. Prof. P. Signanini, A.A. 2003-2004, pp. 192-198, 219.

12 Segnalo in particolare i suggerimenti dei dott. F. Antonioli e M. Anzidei.

remoti non abbiano intensità e caratteristiche tali da attivare fenomeni di subsidenza, e “leggendo” invece un grande movimento di versante che avrebbe interessato un ampio tratto della costiera del Conero.

Un'ultima annotazione riguarda le difficoltà di ogni tipo che si affrontano lavorando sott'acqua, in particolare in Adriatico. Nello specchio d'acqua delle *Tre pozze* in genere si lavora abbastanza bene alla mattina, in assenza di brezze e di correnti, al riparo degli scogli ed in condizioni di visibilità mediamente buone. Però in giorni ed ore prestabilite scatta una sorta di bomba ad orologeria: il passaggio dei traghetti, probabilmente più vicino alla costa di quanto prescritto dalla normativa vigente (e dalla buona educazione), fatto che provoca un piccolo tsunami (di cui la squadra della Soprintendenza è rimasta ingenuamente vittima) e soprattutto smuove i sedimenti del fondale intorbidando l'acqua per molte ore e interrompendo così la giornata lavorativa.

Bibliografia specifica

M.C. PROFUMO, *Rinvenimenti subacquei nel medio Adriatico*, in *Il Museo delle anfore di San Benedetto del Tronto*, Loreto 2003, pp. 37-41.

M.C. PROFUMO - F. TACCALITI, *Una peschiera romana al Monte Conero (Ancona)*, in *Il monitoraggio costiero mediterraneo. Problematiche e tecniche di misura*, Atti informatizzati del simposio, Sassari 4-6 ottobre 2006, Firenze 2006, pp. 347-354 (DVD).

M.C. PROFUMO - F. TACCALITI, *La peschiera romana di Pietralacroce (Ancona)*, in *Il Piceno romano dal III secolo a.C. al III d.C.*, Atti del XLI convegno di Studi Maceratesi, Abbazia di Fiastra - Tolentino, 26-27 novembre 2005, Macerata 2007, pp. 483-511 («Studi Maceratesi» 41).

M.C. PROFUMO, *L'archeologia marchigiana e l'Adriatico: nuovi studi sulla peschiera romana di Pietralacroce*, in «RiMarcando», Bollettino 3, 2008, pp. 81-86.

M.C. PROFUMO, *Archeologia della costa: la situazione marchigiana*, in *L'archeologia dei paesaggi costieri e le variazioni climatiche*, Atti del Convegno Internazionale, Trieste 8-10 novembre 2007, Trieste-Pirano 2008, pp. 360-368.

M.C. PROFUMO, *Una peschiera romana al Monte Conero (Ancona)*, in *Olio e pesce in epoca romana: produzione e commercio nelle regioni dell'Alto Adriatico*, Atti del seminario di studi, Padova 16 febbraio 2007, Roma 2009, pp. 113-119 («Antenor Quaderni» 15).



Fig. 1 - Ricognizioni nel mare del Monte Conero mediante l'uso dell'ala subacquea



Fig. 2 - Ingresso della Grotta Urbani

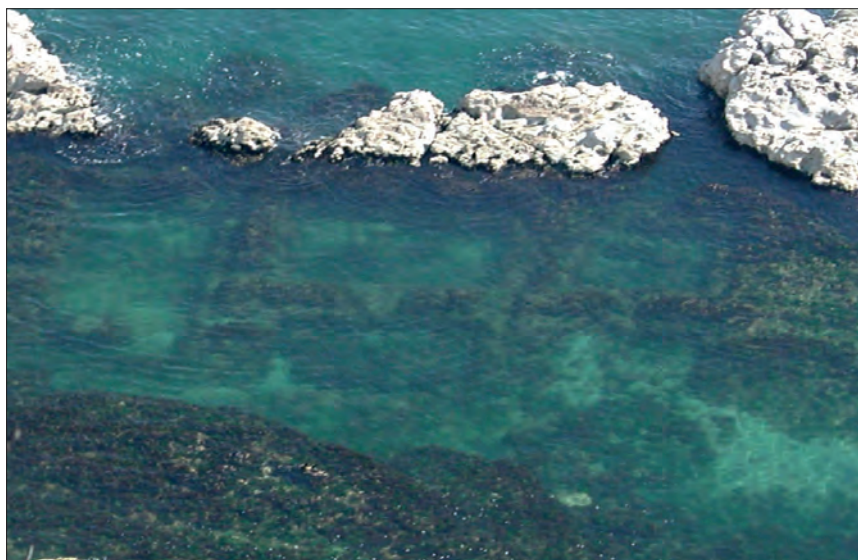


Fig. 3 - Veduta della peschiera sommersa dal sentiero della Scalaccia

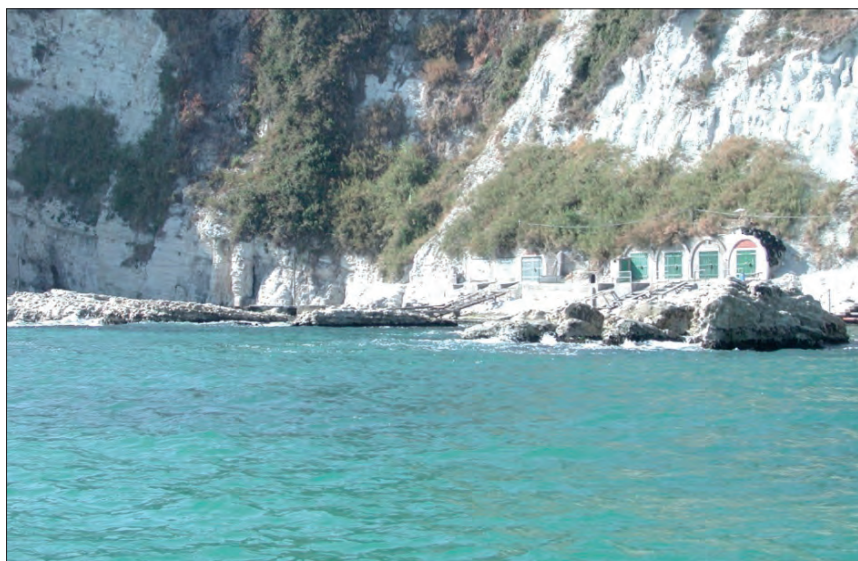


Fig. 4 - Le “grotte” della Scalaccia

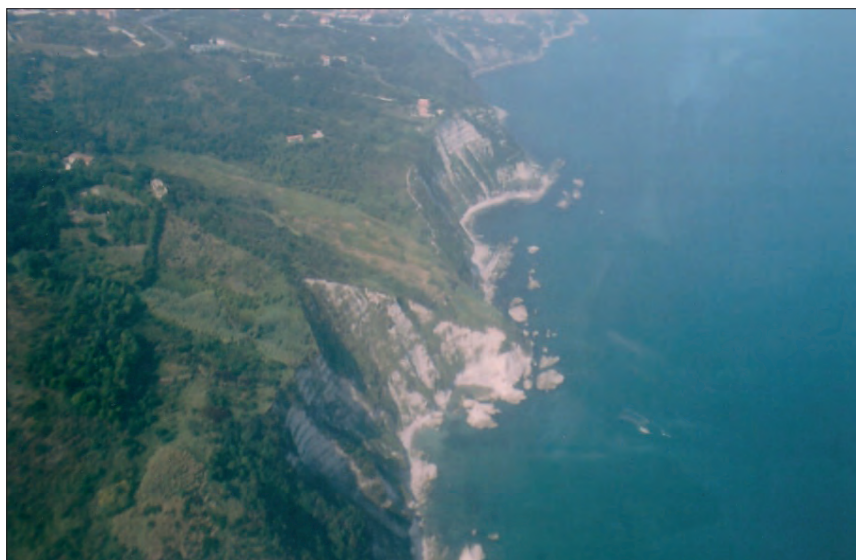


Fig. 5 - Veduta dall'elicottero della zona della Scalaccia e degli Scogli del Cavallo

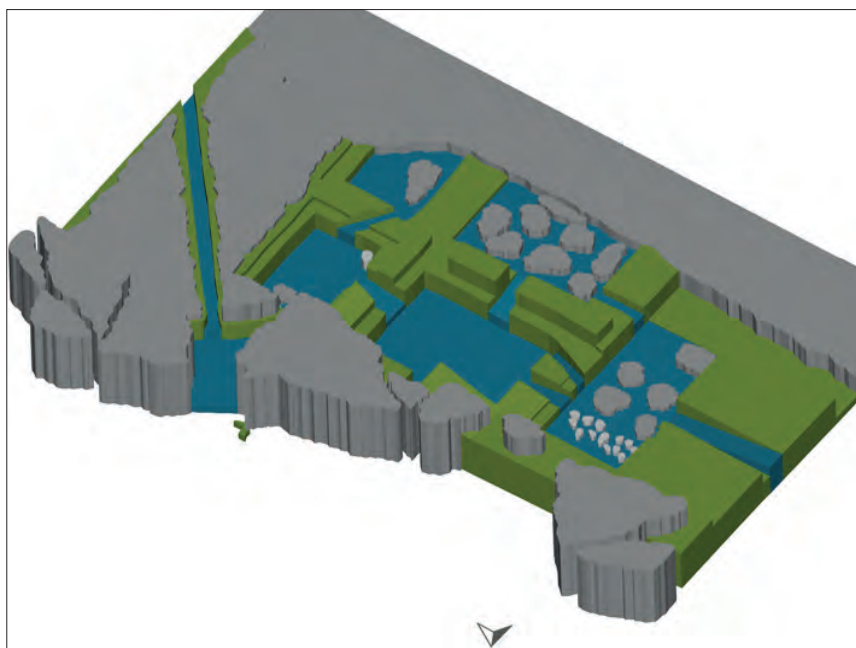


Fig. 6 - Ricostruzione 3d della peschiera vista da nord (cioè da mare)



Fig. 7 - Canale di collegamento fra il mare e la vasca A



Fig. 8 - Canale di adduzione dell'acqua dolce da terra all'ingresso della vasca C



Fig. 9 - Canale fra le vasche A e B

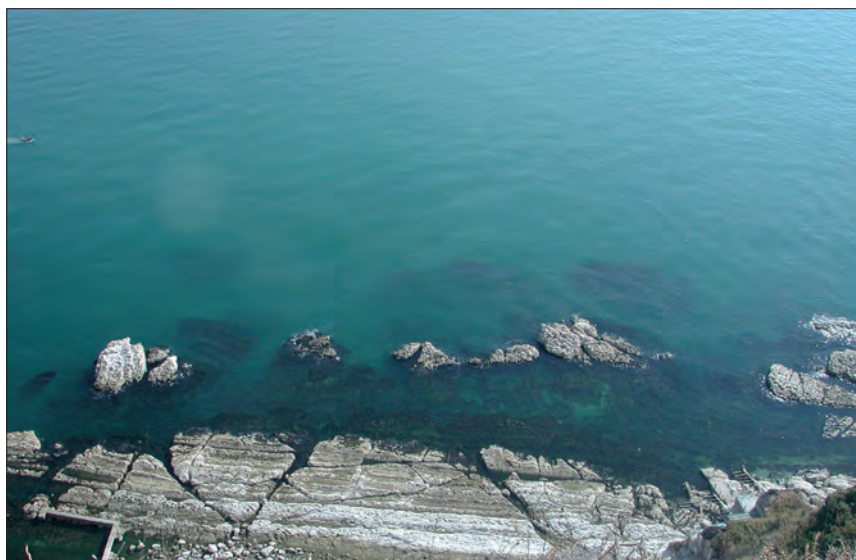


Fig. 10 - La piattaforma di erosione e gli scogli frangiflutti

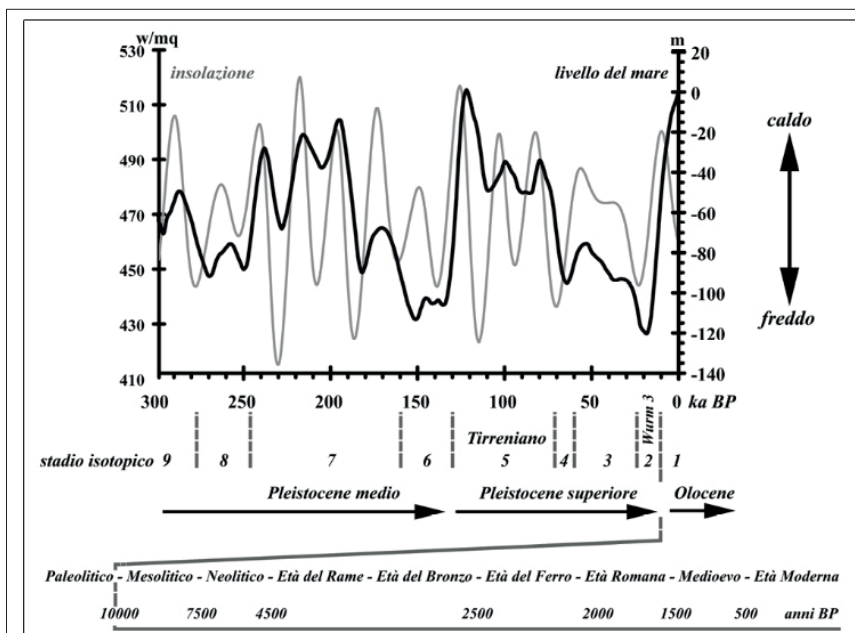


Fig. 11 - Variazioni del livello del mare e dell'insolazione nel Pleistocene medio, Pleistocene superiore e Olocene

ANCONA, VENEZIA, RAGUSA E L'ADRIATICO. UNO SGUARDO DI LUNGO PERIODO

Marco Moroni

1. La crescita medievale

Venezia, Ragusa, Ancona tra Cinque e Seicento è il titolo di un saggio ormai classico pubblicato quasi cinquanta anni fa da Sergio Anselmi. In quel saggio, per molti versi pionieristico, Anselmi ricostruiva i rapporti conflittuali di Ancona con la Repubblica di San Marco e sottolineava il ruolo fondamentale svolto invece dalla Repubblica di San Biagio per la crescita degli scambi fra le due città del medio Adriatico¹.

Si è soliti enfatizzare il rilievo assunto dall'interscambio tra Ancona e Ragusa nel corso del Cinquecento, ma i rapporti fra le due città, che nel basso Medioevo e nella prima età moderna sono le uniche vere concorrenti di Venezia in Adriatico, sono ben documentati a partire almeno dal Duecento. Come risulta dagli *Acta et Diplomata ragusina* pubblicati a Belgrado da Joan Radonić a metà degli anni Trenta del Novecento, il primo accordo commerciale fra Ragusa e Ancona risale al 25 agosto del 1199²; in seguito i legami economici fra le due città vengono confermati e rinsaldati da altri accordi stipulati il 3 giugno 1231, il 23 ottobre 1252, il 4 giugno 1292³; saranno poi rinnovati nel 1372, nel 1397 e nel 1440, come risulta dai documenti riportati nel

-
- 1 S. ANSELMI, *Venezia, Ragusa, Ancona tra Cinque e Seicento. Un momento della storia mercantile del medio Adriatico*, in «Atti e memorie della Deputazione di Storia patria per le Marche», s. VIII, vol. VI, 1968-1970.
 - 2 J. RADONIĆ (a cura di), *Acta et Diplomata ragusina*, Belgrado 1934-1939.
 - 3 J.F. LEONHARD, *Ancona nel basso Medioevo. La politica estera e commerciale dalla prima crociata al secolo XV*, ed. it. Il lavoro editoriale, Ancona 1992, pp. 268-270.

libro rosso conservato nell'archivio storico comunale e pubblicati da Mario Vinicio Biondi nel volume, in due tomi, *Ancona e il suo mare*⁴. In tutti questi trattati di commercio e di amicizia non ci si limita a garantire reciprocamente il libero transito di merci e persone, ma si assicurano anche l'equiparazione nel trattamento giuridico dei rispettivi cittadini, reciproche condizioni di favore a livello fiscale e altri privilegi economici e giuridici⁵.

Le varie clausole contenute negli accordi permettono di comprendere la composizione dell'import/export che si viene a realizzare fra le due città: da Ragusa provengono pelli, lana grezza, cotone, argento ed altri metalli estratti dalle miniere serbe e bosniache, come piombo e rame, ma anche cera, spezie e tessuti di seta; da Ancona si esportano grano, vino, olio, carta, sapone, armi e tessuti, prevalentemente pannilana di provenienza toscana ma anche lavorati ad Ancona o in altri centri di produzione marchigiani⁶. Sono i prodotti che caratterizzano anche l'interscambio adriatico e il commercio con il Levante e con il Mediterraneo occidentale. Lo attestano oltre ai documenti superstiti dell'archivio comunale di Ancona, anche la ricchissima documentazione dell'Archivio "Francesco di Marco Datini" di Prato e gli studi condotti da Eliyau Ashtor sugli atti notarili di varie città mediterranee.

Gli scambi di Ancona con il Levante musulmano, allentatisi alla fine del Duecento dopo la caduta di San Giovanni d'Acri, ma anche a causa dei vincoli contenuti nei trattati imposti da Venezia, erano lentamente ripresi nel secolo seguente. Nella seconda metà del Trecento, secondo Asthor, nel Levante musulmano Ancona acquista soprattutto cotone e ceneri di soda necessarie alle proprie saponerie, oltre alle immancabili

4 M.V. BIONDI (a cura di), *Ancona e il suo mare. Norme, patti e usi di navigazione nei secoli XIV e XV*, Soprintendenza archivistica per le Marche, Ancona 1998, tomo I, pp. 89-99.

5 J.F. LEONHARD, *Ancona nel basso Medioevo*, cit., pp. 270-272.

6 Fra i *Patti con diverse nazioni*, si veda ad esempio il testo dei *Pacti de li Ragusini con lo Comune d'Ancona* sottoscritto il 22 ottobre 1372, pubblicato in M.V. BIONDI, *Ancona e il suo mare*, cit., t. I, pp. 89-94.

spezie⁷. Il peso commerciale di Ancona si era consolidato soprattutto nel corso degli anni Settanta del secolo. In particolare, approfittando dello scoppio della guerra di Chioggia, nel 1378, oltre a rafforzare la propria presenza nel commercio delle spezie e delle ceneri di soda, Ancona riesce a inserirsi con successo anche nel mercato del cotone, rifornendo di materia greggia sia i principali centri tessili dell'Italia centrale che l'area padana⁸.

Questo tentativo di penetrazione in mercati tradizionalmente egemonizzati dalla Repubblica di San Marco viene subito bloccato dai veneziani all'indomani della guerra di Chioggia. Ma dalla fine del Trecento è evidente lo sforzo delle autorità anconitane di non rinunciare al mercato padano e di aprirsi agli scambi con altre realtà mediterranee: si spiegano così i trattati stipulati negli ultimi anni del secolo: nel 1380-81 con i mercanti lombardi, nel 1382 con i siciliani e infine nel 1399 con i catalani⁹. Anche grazie a questi accordi, nel corso del Quattrocento Ancona riesce ad allargare la sua rete mercantile. Lo conferma la crescita del numero dei consolati, che sono attestati non solo a Costantinopoli, ad Alessandria d'Egitto e a Chio, ma anche a Siracusa, a Barcellona e a Valencia¹⁰. Come risulta dalle carte dell'archivio Datini, anche nella penisola iberica gli anconitani, oltre a esportare carta, guado e panni fiorentini, acquistavano lana, sale e ceneri¹¹.

7 E. ASHTOR, *Il commercio anconetano con il Mediterraneo occidentale*, in Atti e memorie della Deputazione di storia patria per le Marche», n. 87, 1982, pp. 52-53.

8 F. MELIS, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, Olschki, Firenze 1972, pp. 142-145.

9 M.V. BIONDI (a cura di), *Ancona e il suo mare*, cit., rispettivamente pp. 103-105, pp. 108-109, pp. 109-111 e pp. 112-114.

10 E. ASHTOR, *Il commercio levantino di Ancona nel basso Medioevo*, in «Rivista storica italiana», a. LXXXVIII, 1976, fasc. II, p. 221.

11 E. ASHTOR, *Il commercio anconetano con il Mediterraneo occidentale*, cit., pp. 32-41. Si veda anche: E. DI STEFANO, *Fra l'Adriatico e l'Europa. Uomini e merci nella Marca del XIV secolo*, Eum, Macerata 2009.

2. Due città mercantili nel Golfo di Venezia

È evidente, quindi, che le basi dell'interscambio fra le due sponde dell'Adriatico risultano già poste nei secoli del basso Medioevo. Un salto di qualità nei rapporti fra le due città adriatiche si delinea nell'ultimo quarto del Quattrocento, quando anche Firenze tenta un rilancio della propria presenza nel Levante utilizzando il porto di Ancona¹²; è un salto di qualità che si manifesta con forza nei primi decenni del Cinquecento, quando sia Ancona che Ragusa approfittano delle difficoltà vissute da Venezia, attaccata da una lega, nota come Lega di Cambrai, comprendente Impero, Francia, Spagna, Stato della Chiesa, Ungheria e i ducati di Savoia, Mantova e Ferrara¹³.

Indebolita dalla grave sconfitta subita nel 1509 ad Agnadello, Venezia recupera a fatica il controllo dei suoi territori, ma di lì a poco deve affrontare la pressione dei turchi che, dopo aver ottenuto il dominio sulla Siria e sull'Egitto, negli anni Venti del Cinquecento si lanciano su Belgrado, espugnano Buda e arrivano a conquistare gran parte della penisola balcanica. L'avanzata dell'esercito turco guidato da Solimano il Magnifico si fermerà soltanto nel 1529, sotto le mura di Vienna¹⁴. In questo quadro, in gran parte noto ma che mi è sembrato opportuno richiamare, si colloca quello che può essere definito il secolo d'oro dei rapporti tra Ancona e Ragusa: il Cinquecento.

Approfittando dei privilegi ottenuti dai Turchi, ai quali la Repubblica di San Biagio paga annualmente un consistente tributo in denaro, i mercanti-banchieri di Ragusa riescono progressivamente a controllare i commerci balcanici¹⁵. L'intera penisola balcanica si copre allora di

12 B. DINI, *Saggi su una economia-mondo. Firenze e l'Italia fra Mediterraneo ed Europa (secc. XIII-XVI)*, Pacini, Pisa 1995, pp. 215-270.

13 F. C. LANE, *Storia di Venezia*, Einaudi, Torino 1978, pp. 284-288.

14 J. L. BACQUÉ-GRAMMONT, *L'apogeo dell'Impero ottomano: gli eventi (1512-1606)*, in R. MANTRAN (a cura di), *Storia dell'Impero ottomano*, ed. it. Argo, Lecce 1999, pp. 157-177.

15 R. HARRIS, *Storia e vita di Ragusa. Dubrovnik, la piccola Repubblica adriatica*,

una rete di colonie mercantili ragusee: non solo a Belgrado e a Sofia, ma anche Mostar, Novi Bazar, Procupie, Pristina, Scopje. La rete delle colonie ragusee si allunga poi più a nord, in direzione di Ruskuk e Provadia, fino a giungere a Varna, sul Mar Nero; mentre a sud, altre colonie si formano lungo la strada che da Sofia e Scopje prosegue verso Costantinopoli, in centri urbani come Plovdiv ed Edirne¹⁶.

Da queste colonie confluiscono su Ragusa e vengono poi riesportati in Occidente enormi quantitativi di prodotti balcanici, fortemente richiesti dalle manifatture e più in generale dai mercati dell'Europa occidentale: cuoio e pellame soprattutto, poi lana grezza, cera, tappeti e cotone grezzo, ma anche tessuti a basso costo (le "schiavine"), miele, formaggi, vallonea ed altre sostanze concianti¹⁷. La flotta mercantile ragusea che percorre l'intero Mediterraneo e raggiunge persino il porti di Southampton, Bruges e Anversa è così imponente che, per tonnellaggio complessivo, può competere con quella veneziana¹⁸.

Per tentare di definire il ruolo economico svolto da Ragusa tra metà '400 e metà '600 Sergio Anselmi ha fatto ricorso all'espressione "Hong Kong dell'Occidente"¹⁹. In effetti, Ragusa è un grande emporio posto sotto la protezione dei turchi, per i quali svolge una essenziale funzione di mediazione commerciale e tecnologica; Ragusa cioè collega due mondi, che sono contrapposti dal punto di vista ideologico, ma complementari dal punto di vista economico.

Per quello che riguarda Ancona, il flusso più rilevante è quello dei pellami, che però a lungo provengono non solo da Ragusa, ma anche dalla Germania meridionale (i "cori tedeschi"), dall'Ungheria e persino

Santi Quaranta, Treviso 2008, pp. 94-102.

16 A. DI VITTORIO, *Tra mare e terra. Aspetti economici e finanziari della Repubblica di Ragusa in età moderna*, Cacucci, Bari 2001, pp. 109-134.

17 M. MORONI, *L'impero di San Biagio. Ragusa e i commerci balcanici dopo la conquista turca (1521-1620)*, Il Mulino, Bologna 2011, pp. 63-68.

18 A. DI VITTORIO, *Tra mare e terra*, cit. pp. 23-36.

19 S. ANSELMI, *Le relazioni economiche tra Ragusa e lo Stato pontificio: uno schema di lungo periodo*, in «Nuova Rivista Storica», n. 60, 1976, pp. 533.

dal Levante. In una fase storica caratterizzata dalla centralità non solo del legno, ma anche del cuoio, tanto che parafrasando Braudel si potrebbe parlare di “civiltà del cuoio”, essere, insieme con Venezia, la principale piazza di redistribuzione del cuoio e del pellame in gran parte della Penisola italiana non è senza conseguenze sull’economia anconitana²⁰. Anche perché il commercio delle pelli porta con sé anche un traffico altrettanto consistente di materie concianti: in particolare vallonea e mortella. Se la mortella giunge in genere dal Regno di Napoli, la vallonea invece proviene prevalentemente dalla costa albanese e dalle Isole Ionie, ma anche dall’Egeo.

Inserita in flussi commerciali di così grande rilievo, Ancona si caratterizza, oltre che come luogo di redistribuzione, anche come piazza finanziaria. È un tema ancora poco indagato, ma è certo che un trattato come il *De Assecurationibus* di Benvenuto Stracca, stampato a Venezia nel 1569, non sarebbe mai stato scritto se Ancona non fosse stata una piazza assicurativa con un suo peso nei commerci del Mediterraneo²¹.

3. *Un commercio quadrangolare*

Il rapporto preferenziale che si instaura tra Ragusa e Ancona è stato spesso descritto facendo ricorso all’immagine del ponte. Proposta in un noto saggio di Jean Delumeau, quell’immagine semplifica la realtà²². Nell’Adriatico del basso Medioevo e della prima età moderna i protagonisti sono almeno tre, ma forse sarebbe più corretto dire che sono quattro. Il terzo attore è ovviamente Venezia, che vigila con occhio preoccupato sulla crescita dell’interscambio Ragusa-Ancona e quando

20 F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, vol. I, Einaudi, Torino 1977, p. 275.

21 M. MORONI, *Ancona al tempo di Benvenuto Stracca (1509-1578)*, in «Proposte e ricerche», n. 76, 2016, pp. 199-211.

22 F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, vol. I, Einaudi, Torino 1977, p. 275.

lo ritiene necessario è pronta a intervenire anche con la forza per ostacolare l'azione delle due concorrenti. Il quarto protagonista è Firenze (alla quale si affiancano altre città toscane, in particolare Lucca), che, come si è visto, utilizza Ancona quale “porta per il Levante”. Per spiegare rapporti così articolati, in un saggio di prossima pubblicazione ho fatto ricorso all'espressione “commercio triangolare”, in genere usata con riferimento all'area atlantica: credo sia un'espressione capace di far comprendere in modo efficace le triangolazioni realizzate nella prima età moderna dalle città adriatiche²³.

In questo quadro, Ancona, partner privilegiato di Ragusa nell'Adriatico occidentale, approfitta della forte crescita degli scambi che caratterizza il Mediterraneo del Cinquecento e vive una fase di grande espansione economica. Dopo l'occupazione subita nel 1532 a opera delle truppe pontificie al comando del cardinale Accolti, con il passaggio sotto il diretto controllo della Santa Sede Ancona diviene “la porta di Roma in Adriatico”, ma con il miglioramento delle infrastrutture portuali, si rafforza anche come luogo di imbarco delle merci fiorentine dirette in Levante.

Proprio nel corso del Cinquecento, perciò, Ancona accentua la sua funzione emporiale: diviene cioè centro di raccolta e di smistamento di merci che provengono da una parte dall'area balcanica e dal Levante e, dall'altra, prevalentemente dalla Toscana e dall'area padana, ma anche dalle Fiandre. Per questo si riempie non solo di ebrei, fiorentini e ragusei, ma anche di milanesi e di armeni, schiavoni e albanesi, greci e turchi. Non è soltanto Saracini ad attestarlo; lo ha documentato anche l'analisi dettagliata che ho condotto sul *Cartolario della dogana* del porto di Ancona dell'anno 1551²⁴.

23 M. MORONI, *Nel commercio triangolare dell'Adriatico. Mercanti toscani a Ragusa, Venezia e Ancona tra Quattro e Cinquecento*, di prossima pubblicazione nella rivista «Proposte e ricerche».

24 M. MORONI, *Il Cartolario della dogana del porto di Ancona (1551). Navi, uomini, merci*, in «Atti e memorie» della Deputazione di Storia patria per le Marche, n. 110, 2012, pp. 217-243.

La presenza di queste diaspore mercantili economicamente dinamiche, sulle quali si sono soffermati prima Philippe Curtin e di recente Francesca Trivellato, non solo non soffoca l'imprenditoria locale, ma anzi rende vivace l'ambiente economico anconitano²⁵. In particolare la presenza di sudditi ottomani è favorita dalle esenzioni concesse fin dal 1514 ai mercanti "greci" di Gianina, Arta e Valone e dagli accordi firmati con Solimano il Magnifico che nel 1525 ordina ai propri sudditi di frequentare la piazza di Ancona anziché la fiera di Recanati²⁶. A riprova dello stretto raccordo stabilitosi tra fiorentini e anconitani, va notato che nel 1527 Solimano concede analoghe capitolazioni anche alla Repubblica di Firenze²⁷.

La colonia ebraica, a sua volta, dai primi anni Trenta del Cinquecento si arricchisce di mercanti sefarditi che emigrano dal Portogallo per evitare i battesimi forzati imposti dalla corona portoghese. Oltre che ad Ancona, gli ebrei sefarditi si stabiliscono nelle Fiandre e nel Levante (in particolare ad Anversa, a Salonico e a Costantinopoli) contribuendo a fare di Ancona e di Ferrara un importante punto di raccordo del lungo asse commerciale che nel Cinquecento unisce le Fiandre alle principali piazze del Mediterraneo orientale.

L'espansione dei commerci e la diffusa presenza di mercanti provenienti dai principali quadranti geo-economici allora attivi nel Mediterraneo favoriscono un clima di tolleranza etnico-religiosa, che viene drammaticamente (ma solo temporaneamente) interrotto dall'*auto da fè* antiebraico del 1556 nel quale furono giustiziati 25 ebrei sefarditi e che determinò la quasi totale dispersione della colonia mercantile portoghese. In quell'occasione il pericolo che Ancona sia tagliata fuori

25 PH. D. CURTIN, *Mercanti. Commercio e cultura dall'antichità al XIX secolo*, ed. it. Laterza, Roma Bari 1984; F. TRIVELLATO, *Il commercio interculturale. La diaspora sefardita, Livorno e i traffici globali in età moderna*, ed. it. Viella, Roma 2016.

26 M. MORONI, *Nel medio Adriatico. Risorse, traffici, città fra basso Medioevo ed età moderna*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2012, pp. 142-143.

27 F. TRIVELLATO, *Il commercio interculturale*, cit., p. 363.

dalle grandi correnti commerciali del Mediterraneo è forte, ma il boicottaggio deciso dagli ebrei levantini, su pressione della colonia sefardita di Costantinopoli guidata dalla famiglia Nasi e da donna Gracia Mendes, molto influenti presso la corte ottomana, non ha successo e Ancona può tornare a svolgere il suo ruolo di ponte²⁸.

Questo essere proiettata verso l'economia internazionale fa di Ancona "quasi una *enclave* [...] con tenui legami (salvo quelli mercantili) con il retroterra 'feudale' e agricolo delle Marche e dello Stato della Chiesa"²⁹. Non credo. E non solo perché nel Cinquecento lungo la fascia costiera del medio Adriatico ci sono varie altre *enclaves*, dalle città-porto di Pesaro, di Fano e, ben presto, di Senigallia, ai centri fieristici di Fermo e Recanati (come, più a nord, Rimini e, più a sud, Lanciano)³⁰. Ma anche perché nell'entroterra, fin dal basso Medioevo, si allineano parecchi centri manifatturieri che spesso esportano le loro produzioni verso piazze lontane proprio tramite il porto di Ancona: Fabriano, Pioraco, Matelica, Jesi, Roccacontrada, Camerino, San Severino, Caldarola, Tolentino, nonché Pergola, Fossombrone e persino Ascoli Piceno³¹.

4. *Non solo commerci*

Nell'espansione cinquecentesca di Ancona c'è un rischio, che con l'andar del tempo appare crescente: la forte complementarità degli scambi che si realizza tra Firenze e Ragusa e la forza economica degli

28 R. PACI, *Un progetto fallito*, in *Ancona e le Marche nel Cinquecento*, a cura di R. Paci, M. Pasquali ed E. Sori, Comune di Ancona, Ancona 1982, pp. 343-345.

29 M. CIANI, E. SORI, *Ancona contemporanea (1860-1940)*, Clua, Ancona 1992, p. 57.

30 M. MORONI, *Circuiti fieristici e scambi commerciali nel medio Adriatico tra basso Medioevo e prima età moderna*, in «Storia economica», 2006, fasc. 2-3, pp. 379-413. In particolare per Pesaro: ID., *Commerci e manifatture in una "città di gran passo"*: Pesaro in età moderna, in *Storia di Pesaro*, vol. IV, t. I, Marsilio, Venezia 2005, pp. 89-124.

31 E. DI STEFANO, *Fra l'Adriatico e l'Europa*, cit., pp. 21-81.

operatori fiorentini e ragusei rischiano di trasformare Ancona in un semplice porto di transito. E invece la vivacità dei commerci e la più generale fase espansiva dell'economia adriatica favoriscono il radicarsi e il consolidarsi in città di varie attività manifatturiere che si affiancano alla tradizionale costruzione di navi: sono attività che si concentrano nel settore tessile e nella lavorazione del cuoio, ma con interessanti presenze nella produzione di cordami, di maioliche, di cera e soprattutto di sapone.

Già Wilhelm Heyd, nella sua classica *Storia del commercio nel Levante*, aveva segnalato che fin dal Duecento, come emerge dal *Libro di mercatura* del Pegolotti, Ancona esportava a Costantinopoli e in altri porti levantini non solo carta, olio e tessuti, ma anche sapone³². Ovviamente anche Ancona, come Venezia, si riforniva di ceneri sia in Siria che ad Alessandria d'Egitto; l'olio necessario, invece, proveniva prevalentemente dall'area marchigiana che nel basso Medioevo era in grado di esportarne notevoli quantitativi³³. Con ampi sondaggi nelle fonti notarili, Eliyahu Ashtor ha documentato con precisione la presenza di sapone fra le esportazioni anconitane che nel Quattrocento si indirizzano sia verso Alessandria d'Egitto, Gallipoli di Turchia, Costantinopoli e altri scali del Levante, sia verso i maggiori porti del Mediterraneo occidentale, Barcellona e Valenza in primo luogo. Nel Quattrocento il commercio del sapone era così fiorente che Ashtor, con qualche esagerazione, è arrivato a individuare nel sapone «il più importante prodotto industriale delle Marche»³⁴.

32 W. HEYD, *Storia del commercio del Levante nel Medio Evo*, ed. it. Utet, Torino 1913; E. ASHTOR, *Il commercio italiano col Levante e il suo impatto sull'economia tardomedievale*, in *Aspetti della vita economica medievale*, Università degli studi di Firenze, Firenze 1985, p. 18.

33 M. MORONI, *Prestatori ebrei ed economie cittadine nella Marca anconitana, secoli XIII-XV*, in S. ANSELMi e V. BONAZZOLI (a cura di), *La presenza ebraica nelle Marche. Secoli XIII-XX*, Proposte e ricerche, Ancona 1993, pp. 15-19.

34 E. ASHTOR, *Il commercio anconetano con il Mediterraneo occidentale*, cit., p. 12. Più in generale: M. MORONI, *Produzione e commercio del sapone nel Mediterra-*

Per quello che riguarda la cera, la presenza di cererie è documentata almeno fin dal Cinquecento; lo attesta una relazione degli ultimi decenni del secolo, rinvenuta da Alberto Caracciolo fra i manoscritti della Biblioteca Vaticana³⁵; lo conferma un memoriale intitolato *Ricordi a beneficio della città di Ancona* diretto a Clemente XI (1700-1721)³⁶. L'attività prosegue anche nella seconda metà del Settecento; non si tratta di grandi opifici, ma, nonostante le loro limitate dimensioni, le cererie anconitane lavorano circa un quinto delle circa 500.000 libbre che vengono importate nell'intero Stato pontificio³⁷. Le attività manifatturiere più importanti sono però quella tessile, impegnata in particolare nella lavorazione della seta, e soprattutto quella conciaria. Il fiume di pellami che giunge ad Ancona non viene soltanto redistribuito nelle Marche e fuori dalle Marche; una parte di quei pellami viene lavorata nelle numerose concerie di Ancona che, come si legge in una relazione successiva, sono controllate da dieci ditte che operano “con duecento addetti”³⁸.

Quanto detto trova conferma nella relazione di fine Cinquecento, già citata, in essa infatti si legge che in città “vi sono molte conce di corami, vi sono venti telarie da lavorar drappi di seta che sempre oprano, si lavora intra ampi luoghi molta cera bianca condotta zavra da mercanti per mar; vi si lavorano canapi da nave; eccellentemente vi è la stampa

neo tra basso Medioevo ed età moderna, in E. DI STEFANO (a cura di), *Produzioni e commerci nelle province dello Stato pontificio. Imprenditori, mercanti, reti (secoli XIV-XVI)*, Proposte e ricerche, Ancona 2013, pp. 140-154.

35 A. CARACCILO, *Il porto franco di Ancona nel XVIII secolo. Crescita e crisi di un ambiente mercantile*, trad. it. a cura di C. Vernelli, Proposte e ricerche, Ancona 2002, p. 27.

36 Ivi, p. 28.

37 Ivi, p. 265. Si rimanda anche a M. MORONI, *Alcune note sulla produzione e sul commercio della cera in area adriatica tra basso Medioevo ed età moderna*, in «Proposte e ricerche», n. 62, 2009, pp. 7-22.

38 A. CARACCILO, *Il porto franco di Ancona*, cit., p. 28.

[...] vi si lavora saponi in quantità”³⁹.

5. *Dalla crisi alla ripresa*

Il Seicento per Ancona è un secolo in chiaroscuro: la crisi è evidente, dopo la gravissima carestia di fine Cinquecento e nonostante i provvedimenti di rilancio presi nei primi anni del XVII secolo. Poi, con lentezza e con momentanee battute d’arresto a causa di nuove gravi carestie, la ripresa si fa più evidente, ancora una volta trainata dal positivo rapporto con Firenze, con Ragusa e con i commerci balcanici. La cartina di tornasole è il Senato di Venezia; le preoccupazioni che serpeggiano in quella assise sono la prova evidente delle migliorate condizioni dell’economia di Ancona. Espresse con chiarezza dai Cinque Savi alla mercanzia nel 1633, quelle preoccupazioni confermano che nei primi decenni del secolo oltre ad essere in ripresa il tradizionale settore dei pellami, è in forte crescita anche il commercio laniero. La lana di provenienza balcanica solo in parte viene lavorata localmente, perché, come scrivono i Cinque Savi, non appena sbarcata viene acquistata e subito riesportata da mercanti “bergamaschi, fiorentini, bossinesi, hebrei et ragusei”⁴⁰.

Nel tentativo di colpire questi traffici, Venezia fin dal 1590 aveva istituito la “scala” di Spalato, ma il progetto, dopo l’iniziale successo, non era riuscito a realizzare il suo obiettivo di fondo: dirottare su Spalato l’intero commercio della Bosnia, rompendo così l’egemonia commerciale ragusea⁴¹. D’altra parte Venezia ha altro a cui pensare: prima la guerra dei Trent’anni iniziata nel 1618 la priva di gran parte del mercato tedesco, poi l’epidemia di peste del 1630 falciò circa un

39 Ivi, p. 27.

40 M. MORONI, *I commerci marittimi della Marca pontificia nella corrispondenza del console veneziano ad Ancona (1679-1698)*, in G. GIUBBINI (a cura di), *La storia del porto per la storia della città*, Fabbri, Perugia 2013, pp. 49-50.

41 R. PACI, *La concorrenza Ragusa-Spalato tra fine Cinquecento e primo Seicento*, in A. DI VITTORIO (a cura di), *Ragusa e il Mediterraneo*, Cacucci, Bari 1990, pp. 185-196.

quarto della sua popolazione e, infine, nel 1645, lo scoppio della guerra di Candia la trascina in un conflitto che terminerà soltanto nel 1669.

Delle difficoltà di Venezia questa volta non riescono ad approfittare né Ragusa né Ancona. Ragusa viene penalizzata dalle crisi interne dell'Impero ottomano e poi semidistrutta dal terremoto del 1667⁴². Entrambe incominciano a risentire negativamente dell'affermazione del porto di Livorno come base delle navi ponentine (inglesi, olandesi e francesi) sempre più attive anche nel Mediterraneo orientale. Quanto ad Ancona, la linea di tendenza è ormai chiara: accanto alla progressiva perdita di iniziativa dell'imprenditoria locale, si manifestano anche altri fenomeni, come il calo della presenza di mercanti fiorentini, ragusei e dalmati, la riduzione delle navi entrate nel porto e il complessivo ridimensionamento del movimento commerciale⁴³.

Le difficoltà proseguono anche agli inizi del Settecento fino ai primi anni Trenta. Il rilancio dell'economia anconitana si ha, come è noto, con l'istituzione del porto franco, decretata nel 1732 da papa Clemente XII. Grazie al porto franco l'economia di Ancona torna a vivere una fase di notevole sviluppo commerciale e conosce nuovamente il positivo intreccio tra navigazione, commercio e manifatture; ma ciò avviene con rapporti di crescente subordinazione nei confronti delle marinerie nordiche, che progressivamente soppiantano la marineria ragusea e quella veneziana⁴⁴.

Il successo del porto franco ha però in sé i germi del successivo declino della città: non solo perché, con il forte aumento delle bandiere straniere, diminuisce la presenza del naviglio locale, ma anche perché la crescente importazione dei prodotti stranieri col tempo metterà in difficoltà le manifatture cittadine. È quanto si manifesta con chiarezza già alla fine del Settecento e poi nella prima metà dell'Ottocento, nella lunga fase

42 M. MORONI, *L'impero di San Biagio*, cit., pp. 229-234.

43 M. MORONI, *I commerci marittimi della Marca pontificia*, cit., pp. 47-56.

44 E. SORI, *Popolazione, economia e società dal Medioevo all'età contemporanea*, in R. PAVIA, E. SORI, *Ancona*, Laterza, Roma-Bari 1990, p. 162.

del tramonto pontificio. Tra Sette e Ottocento Ancona si inserisce nel commercio internazionale, ma si tratta di una “integrazione subalterna” che determina il progressivo declassamento del porto dorico⁴⁵.

6. *Il legame tra città e porto*

Nonostante la momentanea ripresa del ruolo marittimo di Ancona emersa al momento dell'unificazione e malgrado il riavvio dell'attività cantieristica, con la nascita a fine secolo dei Cantieri Liguri Anconetani, nella seconda metà dell'Ottocento si pongono le basi per un allentamento dell'antico legame tra la città e il porto. Quella dei primi anni Sessanta fu una “grande illusione”, interrotta bruscamente nel 1866 dal ritorno di Venezia all'Italia, in seguito alla terza guerra di indipendenza⁴⁶. Ancora una volta, come nel basso Medioevo, Venezia riusciva a porre limiti allo sviluppo di Ancona.

Il legame tra città e porto si allenta visivamente per le scelte urbanistiche compiute tra Otto e Novecento, ma si allenta anche per il processo economico e sociale che progressivamente la trasforma in città terziaria e burocratica. Ancona cresce, dal punto di vista demografico e urbanistico, ma secondo una direttrice ben diversa da quella che fin dal Medioevo aveva guidato lo sviluppo urbano: è la direttrice che è stata definita “la via terziaria allo sviluppo economico” e che la porta a volgere le spalle al mare⁴⁷. Una ripresa del rapporto con il mare si ha per effetto di due vicende successive: l'affermazione di Ancona prima come porto peschereccio e poi come porto passeggeri.

L'affermazione di Ancona come porto peschereccio ha inizio nel corso degli anni Venti del Novecento, quando numerose imbarcazioni, ormai munite di motore, si spostano da Porto Civitanova e dagli altri

45 M. CIANI, E. SORI, *Ancona contemporanea*, cit., p. 58.

46 Ivi, p. 47.

47 E. SORI, *Popolazione, economia e società*, cit., p. 182; E. SORI, *Otto proposizioni su Ancona contemporanea*, in «Polis», n. 18, 2000, p. 22.

approdi delle Marche meridionali nel più sicuro e protetto porto di Ancona; è una affermazione che si consolida quando viene aperto il Mercato ittico all'ingrosso e soprattutto quando, nel 1933, viene istituita la Fiera della pesca, trasformatasi nel 1954 in Fiera internazionale della pesca⁴⁸. Da quel momento a ridosso dell'area portuale si è costituito un importante polo della pesca, che comprende il porto peschereccio, il mercato ittico, la Fiera della pesca, l'Istituto di ricerca del CNR, cantieri e officine navali, industrie di lavorazione del pescato, centri di raccolta e di depurazione dei molluschi, oltre a strutture commerciali realizzate dal movimento cooperativo e da società private⁴⁹.

7. Il rinnovato rapporto con l'Oriente

L'affermazione di Ancona come porto passeggeri è, invece, più recente, essendo frutto di vicende tutte successive al secondo conflitto mondiale. Ne sottolineo due in particolare: innanzitutto il flusso turistico che dall'Italia e da altri Paesi europei si muove verso la Croazia, l'Albania e la Grecia; in secondo luogo l'interscambio di merci che, soprattutto dopo la nascita del Mercato Comune Europeo, si realizza tra Europa occidentale ed Europa balcanica, Grecia, Macedonia, Bulgaria, fino alla Turchia.

Nuovi rapporti sono poi emersi con l'allargamento della Comunità Europea a vari Paesi dell'Est e infine con l'approvazione, nel 2014, della Strategia Adriatico-Ionica da parte dal Consiglio Europeo. La macroregione Adriatico-Ionica e le altre due macroregioni europee del Baltico e del Danubio, istituite rispettivamente nel 2009 e nel 2011, costituiscono "l'asse ideale fra Nord e Sud dell'Europa"⁵⁰. Ma quella

48 M. MORONI, *Le radici dello sviluppo. Economia e società nella storia delle Marche contemporanee*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2013, pp. 151-164.

49 Ivi, p. 169-172.

50 M. BELLARDI, *La Strategia europea per la regione Adriatico-Ionica: un'opportunità da non perdere*, in «Le Cento Città», n. 55, 2016, pp. 6-7.

Adriatico-Ionica, il cui Segretariato ha sede proprio ad Ancona, è venuta ad assumere un rilievo particolare avendo coinvolto alcuni Paesi nati dalla drammatica disintegrazione della Jugoslavia e, più in generale, un'area geopoliticamente e socialmente debole.

Non tocca allo storico affrontare questi temi. A me piace concludere sottolineando un punto che ricollega il presente con la storia della città: il nuovo ruolo di Ancona in Adriatico è frutto di un rinnovato rapporto con l'Oriente e in particolare con l'Oriente balcanico: croato, bosniaco, montenegrino, albanese, greco e turco. Riemerge così un antico legame che ancora una volta non è soltanto un legame economico. Come nel passato, anche oggi ai rapporti economici si aggiungono i rapporti sociali, tecnologici, culturali, religiosi, artistici. Come nel passato, Ancona è chiamata a svolgere un ruolo di cerniera in un Adriatico che con la nuova Europa torna ad essere un luogo strategico di incontro fra economie e culture.

MERCANTI, NAUFRAGI, CORSARI: L'ASSICURAZIONE MARITTIMA IN ANCONA TRA CINQUECENTO E PRIMO OTTOCENTO*

Gilberto Piccinini

C'è stata un'importante mostra nel dicembre 2015 su “Corsari e Pirati in Adriatico” e in quell'occasione Marina Turchetti mi invitò a tenere la conferenza in programma per oggi. In prima battuta fornii un titolo di quello che sarebbe stato il mio intervento, sintetico e sbrigativo, seppure in linea col tema della mostra: quello di “Mercanti e Corsari”. L'intenzione non era quella di fare la storia delle incursioni corsare nei confronti di Ancona o dei mercantili destinati a quello scalo e neppure ricostruire il ruolo dei mercanti anconetani, perché è un lavoro a oggi tutto quanto da fare. Vorrei piuttosto richiamare alla memoria degli anconetani un aspetto della storia mercantile della città che riguarda soprattutto le difficoltà incontrate dal porto di Ancona nella sua affermazione in Adriatico nei secoli passati e che in qualche modo si possono riscontrare ancora oggi. Sono spesso mancate e tardano a proporsi ancora ai nostri tempi adeguate risorse finanziarie a sostegno dello sviluppo e per il mantenimento di costanti rapporti commerciali con l'estero.

Nell'ultimo mezzo millennio, il periodo sul quale ho concentrato i miei interessi, le varie occasioni che si sono presentate ad Ancona per rafforzarsi nel medio Adriatico come centro privilegiato nel commercio tra Oriente e Occidente si sono presto dileguate per l'assenza di adeguati centri di regolazione del credito, un aspetto non secondario come invece potrebbe apparire in alcuni testi della passata storiografia.

*È proposta la trascrizione della conferenza tenuta il 13 ottobre 2016, con alcuni interventi dell'autore, e mantenendo un tono discorsivo.

Ancona dal XII secolo in avanti entrò sotto il pieno controllo della Chiesa e ciò dovrebbe bastare a intuire quanto sia stato difficile fino all'unità d'Italia individuare in Ancona la presenza di istituti di credito che potessero essere, in qualche modo, casse di risonanza, veicoli di accesso al prestito per chi mercanteggiava e costruiva la propria e l'altrui fortuna attraverso i viaggi in Adriatico e quindi nel Mediterraneo o per sovvenzionare l'industria cantieristica.

A penalizzare Ancona non è stato tanto, secondo una tradizione storiografica che ha da tempo preso piede, la mancanza di uno "stato" nell'entroterra come nel caso veneziano, perché, come si diceva più sopra, il lungo soggiogo a Roma aveva fatto di Ancona il principale scalo dello Stato della Chiesa, una realtà politico amministrativa di ben più vasta estensione nei confronti di quella veneziana.

In Ancona sono mancate le banche, sia fossero pubbliche o private. Ogni progetto di apertura di sportelli bancari fu sistematicamente contrastato almeno fino a metà Ottocento. Le uniche banche tollerate dalla Chiesa erano, a Roma, il Banco di Santo Spirito, istituito da Paolo V nel 1605, che serviva di sostegno alle opere per l'assistenza e i cosiddetti Monti Abbondanza, di istituzione camerale, comunicativa o baronale e con diverse denominazioni collegate all'esigenza di raccolta di fondi per far fronte a interventi di carattere pubblico. Il primo Monte fu istituito da Clemente VII nel 1526 e rappresentò una delle prime forme di sovvenzionamento del debito pubblico attraverso l'emissione di cartelle di prestito dette "luoghi di monte". Per certi versi si potrebbero assimilare a quella che fino a non molto tempo fa è stata la Cassa Depositi e prestiti, la quale raccoglieva principalmente il risparmio postale al fine di sostenere i Comuni negli investimenti in opere pubbliche. Negli ultimi anni, con la trasformazione della Cassa Depositi e prestiti in società per azioni, le competenze si sono ampliate, estendendosi a molteplici interventi di sostegno pubblico ad aziende nazionali.

Sia sul Banco di Santo Spirito sia per i Monti Abbondanza, pochi

sono gli studi a disposizione e difficile dire quanto sia stata la loro ricaduta sulle realtà locali. Michele Monaco nel 1974 aveva approfondito le origini del Santo Spirito e vana è stata l'aspettativa di ulteriori sviluppi della sua indagine per i periodi successivi. Nel frattempo sono apparsi altri studi, anche in tempi recenti, non sufficienti a colmare le promesse di Monaco, anzi hanno fatto crescere l'interesse per il ruolo che la banca romana ha avuto negli ultimi quattrocento anni.

Non resta quindi altro che prendere atto che il ruolo e la rilevanza delle istituzioni bancarie romane tanto nella capitale quanto nelle province è ancora tutta da verificare.

Per la situazione nella Roma del Cinquecento rimane un caposaldo il volume del francese Jean Delumeau, edito nella versione italiana sul finire degli anni settanta, contenente un attento studio dell'economia dello Stato della Chiesa negli anni del grande sforzo ricostruttivo della Roma rinascimentale, avviato nel tardo Quattrocento e proseguito fino all'età di Sisto V. Era ripercorso, quindi, da Delumeau, tutto il XVI secolo, contrassegnato da grande fervore edilizio, sostenuto con le liquidità dei Monti Abbondanza e della Camera apostolica, la tesoreria pontificia nella quale confluivano le offerte provenienti dall'orbe cattolico. È ben noto come la massima concentrazione di interventi urbanistici interessò la capitale, dove ancora sono ben visibili le opere monumentali, mentre in tono minore toccarono le periferie dello Stato. Nelle province pontificie gli investimenti nella riorganizzazione urbana si vedranno in maniera più incisiva dalla seconda metà del Seicento, per proseguire lungo tutto il Settecento, in conseguenza delle migliorate condizioni generali dello Stato.

Se andiamo a vedere chi gestisce i Monti Abbondanza a Roma nel Cinquecento, si potrà cogliere nel vivo la frenesia dei banchieri fiorentini, i più abili in quel periodo nel mondo occidentale, secondo la lezione appresa a Firenze, in un ambiente più libero per l'esercizio delle pratiche bancarie, soprattutto dopo l'ascesa al potere dei Medici, la famiglia fiorentina distintasi in città non tanto attraverso la pro-

fessione originaria di farmacisti piuttosto con un'oculata gestione del banco di prestito. Operativo fin dalla fine del XV secolo, quella medica era stata la prima banca a darsi una struttura a livello continentale, con la creazione di numerose filiali o agenzie, affidate a un personale adeguatamente preparato e capace di contrattare affari in occasione delle fiere in cui si trattava anche il prezzo della moneta, vere e proprie anticipatrici delle moderne Borse di cambio.

Quanto si è detto aiuta a rimarcare la penalizzazione delle imprese commerciali nel porto di Ancona in conseguenza dell'assenza di istituti creditizi e dalle difficoltà frapposte all'uso di altri strumenti adatti a sostenere il commercio marittimo. E, tra questi, l'assicurazione marittima.

A proposito di assenza di istituti di credito si potrebbe obiettare che nelle Marche e nella vicina Umbria, dagli ultimi decenni del XV secolo erano presenti, nei grandi come in tanti piccoli centri, i Monti di Pietà, dovuti alla dottrina di Marco da Montegallo e di Giacomo della Marca, pensati per frenare il prestito usurario, controllato in prevalenza dagli ebrei. Il Monte di Pietà di Ancona aveva avuto origine tra il 1490 e il 1497, preceduto nel 1454 dall'erezione del Monte dei Meriti, sostenuto con fondi della comunità e voluto per far fronte alla caduta dell'economia locale in un particolare momento di crisi monetaria. Il Monte anconetano confluì poi nella Cassa di Risparmio di Ancona e ne patì le vicende del secolo scorso.

I Monti di Pietà costituirono delle presenze importanti nei centri dell'entroterra della regione dove il credito dei Monti serviva a soccorrere l'agricoltura nei momenti di difficoltà ma soprattutto quando c'era bisogno di acquistare le sementi per le nuove stagioni agrarie. Il prestito dei Monti di Pietà era autorizzato dalla Chiesa e non si poteva introdurre nessuna forma di tasso di interesse. Il credito dei Monti di Pietà era elargito attraverso il deposito di un pegno, in molti casi gli stessi strumenti da lavoro, redimibile al momento della restituzione della somma avuta a prestito, sotto forma di monete o di prodotti dei campi, preferibilmente.

Ci volle tempo perché passasse il principio dell'introduzione di un tasso fisso. Uno dei primi provvedimenti fu adottato da Leone X, nel 1515, che approvò l'introduzione di un'aliquota purché andasse a coprire le spese di gestione del monte. Sempre nel Cinquecento ben più drastiche decisioni furono adottate da Pio V che nel 1567 limitò il tasso massimo applicato dai banchieri ebrei al 12% e due anni dopo intervenne anche a proposito del prestito dei cristiani. Nonostante gli interventi pontifici, la diatriba sull'applicazione e sull'entità dei tassi d'interesse andò avanti nei secoli successivi fino a raggiungere i massimi livelli negli anni quaranta del Settecento.

Per tornare all'argomento centrale di quest'intervento, devo richiamare l'attenzione su mie ricerche iniziate oltre quarant'anni fa in occasione della redazione della mia tesi di laurea, sotto la guida di Werther Angelini. Nella tesi di laurea era indagata la forza dell'economia anconetana del secondo Settecento attraverso le fonti notarili e una parte, ovviamente, riguardava il ricorso del ceto mercantile ai contratti di cambio marittimo e all'assicurazione marittima. Uno dei capitoli della tesi fu, in larga sintesi, riassunto in quella che sarebbe stata la mia prima pubblicazione scientifica. Si trattava del saggio *Antiche polizze di assicurazione marittima ad Ancona*, edito negli "Atti e Memorie della Deputazione di storia patria per le Marche" (serie VIII, vol. VII, 1971-73). Nei decenni successivi sono tornato altre due volte a occuparmi di storia dell'assicurazione marittima in Ancona, con un articolo pubblicato in "Studi Urbinati", del 1984, su *I "tocchi" veneziani di G. Nembrini: per una storia delle compagnie private di assicurazione marittima ad Ancona nel Settecento* e l'anno successivo nel vol. 14 delle "Fonti e Documenti", l'altra rivista urbinata, in un numero tutto dedicato a studi in onore di Lorenzo Bedeschi. In quell'occasione trattavo di *Una compagnia anconitana di assicurazione marittima negli ultimi anni dello stato pontificio*. Dopo di che, tutto il materiale raccolto, centinaia di schede con il rinvio a fonti documentarie censite, oltre che presso l'Archivio di Stato di Ancona, negli archivi veneziani, fiorentini, romani e

in quello della Repubblica di Ragusa, fu accantonato. Nonostante che con Angelini avessimo in più occasioni sollecitato le varie istituzioni locali e l'università di Urbino a partecipare a un'iniziativa comune di ricerca che ci venisse incontro, purtroppo devo dire, il tempo passò, senza ottenere neppure adeguate risposte, per la persistente insensibilità di questa città rispetto a quella che è stata la sua storia.

Credo che una storia del porto di Ancona, nel momento in cui si va a pensare alla creazione di un Museo del mare, non potrà prescindere dallo studio di tutti quegli strumenti che i mercanti anconetani utilizzarono negli ultimi secoli dell'età moderna, per fare progredire e aiutare a crescere l'economia locale. Interessante sarebbe una ricostruzione della formazione della ricchezza delle singole famiglie mercantili, tanto di quelle dei mercanti cristiani (così dei cattolici come degli evangelici, presenti in Ancona già dalla metà del Cinquecento, i quali introdussero in città un nuovo modo di agire nei confronti degli investimenti e di un uso del denaro, perché una delle idee forti del protestantesimo era quella di un intelligente ricorso al denaro, secondo pure la lezione di Max Weber).

Anche se le primordiali forme di contratti di assicurazione marittima fossero presenti nel diritto romano, torno a dire che dal tardo medioevo i mercanti anconetani si videro costretti a ricorrere a strumenti che, sotto forme diverse, tendessero celare quello che potesse manifestare la presenza dell'usura.

Ecco, quindi, che i mercanti anconetani ebbero il costante bisogno di mascherare l'assicurazione attraverso forme contrattuali che non lasciassero trasparire forme di investimento sul rischio che loro stessi e i patroni delle navi potevano correre durante il viaggio. Le esigenze reali costrinsero però la mercanzia anconetana, dalla metà del Cinquecento fino a tutto il Settecento, a camuffare l'assicurazione con il ricorso al contratto di cambio marittimo in cui raramente compare un tasso d'interesse, piuttosto si preferiva concedere una somma di denaro in prestito al mercante o al padrone della nave, ritenuta sufficiente a ga-

rantire la copertura dei rischi del viaggio. In luogo del tasso d'interesse compariva un'ipoteca sulle merci affidate dal mercante al patrono della nave oppure la possibilità, accettata di frequente dai patroni delle navi, di ipotecare l'intero naviglio.

La preoccupazione principale di coloro che si occupavano dei commerci via mare era sempre, come già anticipato, quella di cadere in mano dei pirati uscocchi o barbareschi, senza dire della non infrequente calamità dei naufragi. Di fronte a tali esigenze, le autorità anconetane non seppero trovare soluzioni accettabili fin quasi agli anni dell'unificazione. E l'incertezza favorì non poco i commerci di Venezia e di Ragusa prima e di Trieste, poi, dopo che, posta fine all'esistenza della Serenissima, nel 1797, col trattato di Campoformido, l'Impero austriaco investì grandi risorse per il rilancio di Trieste che sarebbe divenuta di lì a poco la principale porta d'accesso per la mitteleuropa all'Adriatico e quindi al Mediterraneo.

I mercanti anconetani, pur di sottrarsi ai rigori della Santa sede, preferirono ignorare la lezione di un loro grande concittadino, Benvenuto Stracca, che nel 1569 aveva pubblicato a Venezia un trattato sull'assicurazione marittima, largamente apprezzato a livello internazionale, nel quale per molte pagine l'autore aveva ragionato sulle origini e la diffusione in Ancona della polizza di assicurazione marittima. Pochi suoi concittadini seppero apprezzare il valore del "De Assuractionibus" di Stracca, un vero capolavoro del diritto commerciale internazionale, e ancora ai giorni nostri l'indifferenza la fa da padrona, come si è verificato in occasione del convegno del 2013 che si tenne alla Loggia dei Mercanti.

Sul piano storiografico ad Ancona si è più studiato il cambio marittimo che l'assicurazione. Negli ultimi decenni fu Alberto Caracciolo, appena arrivò alla fine degli anni cinquanta per insegnare presso la neonata facoltà di economia ad avviare una ricerca su tali argomenti e alcuni anni dopo affidò a un suo allievo, Giorgio Coen, il compito di indagare sulla diffusione in Ancona del contratto di cambio marittimo

per la sua tesi di laurea, discussa poi nel 1964. Un estratto della tesi fu pubblicato nel 1967 nel n. 2 della rivista fondata da Caracciolo in Ancona "I quaderni storici delle Marche". L'indagine di Coen si era concentrata su un periodo ben preciso del Settecento, quando il cambio marittimo e l'assicurazione marittima trovarono opportunità di grande fioritura in seguito alle franchigie concesse a Ancona nel 1732. Un periodo che, con alterne vicende, si chiuse nel 1786, un anno cruciale nella storia della Chiesa per le riforme introdotte da Pio VI che avviarono un processo di liberalizzazione del commercio in grado di cambiare, per molti versi, quella che era stata la storia dell'economia interna dello Stato ecclesiastico. Dal lavoro di Coen poteva sembrare che dopo il 1786 non vi sia stata più storia per il cambio marittimo, risultati smentiti dalla mia ricerca che permise di rintracciare documenti in cui si dimostrava che quella tipologia di contratto restò ancora in uso, almeno fino al periodo napoleonico. La mia ricerca evidenziò come negli anni '60 del Settecento c'erano stati alcuni timidi tentativi di avvio di compagnie di assicurazioni marittima, per la gran parte fondate su capitale locale.

Il lavoro avviato da Caracciolo in Ancona e la pubblicazione del saggio di Cohen, introdusse nel capoluogo e nel resto della regione, come ben sappiamo ormai, almeno per chi segue la storiografia regionale e nazionale degli ultimi sessanta anni, una lezione nuova. Caracciolo si era formato alla storiografia marxista e aveva avuto la fortuna di incontrare Fernand Braudel, uno dei fondatori della rivista "Annales", avvertendo per tempo la forza innovativa della nuova scuola storiografica nata in Francia. Entrato in piena sintonia con quelli che erano i maestri di quella scuola, si adoprò perché la storia economica diventasse uno dei filoni della ricerca sempre più frequentati. Il ritorno d'interesse in Italia sulle assicurazioni marittime, al di là degli studi strettamente giuridici di un Brunetti o di un Luzzati, tutti alquanto datati, lo dobbiamo a una generazione di ricercatori cresciuta all'interno di quella rivista e formata in seno alla parigina École des Hautes

Études en Sciences Sociales. Il primo, tra essi, fu Alberto Tenenti che da giovane aveva avuto la possibilità di andare a studiare a Parigi e poi ammesso tra i docenti della scuola parigina. Tenenti pubblicò nel 1959, presso l'editore parigino SEVPEN, un volume su *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise 1592-1609*, comparso un paio d'anni dopo presso Laterza col titolo *Venezia e i corsari*.

Certo, Venezia esercitò un'attrazione maggiore tra i giovani ricercatori degli anni cinquanta per la grande disponibilità di documentazione facilmente accessibile. Del resto sull'assicurazione a Venezia aveva pubblicato un suo studio, al quale aveva lavorato per un trentennio, Giuseppe Stefani, comparso col titolo *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fin della Serenissima*, apparso in occasione del 125° anniversario della fondazione delle Assicurazioni Generali.

Dopo un periodo di stanca, l'attenzione sulle assicurazioni marittime si spostò su Napoli con la pubblicazione del volume di Franca Asante su *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel Settecento. Storia della Real Compagnia, 1751-1802*, edito nel 1979, uno studio che destò un vasto interesse perché pochi avevano la piena consapevolezza di quello che era stato il volume dei contratti assicurativi nella capitale borbonica e si era preferito relegarlo ai margini della ricerca storica sulla situazione economica del Regno tra la fine del Settecento e il primo Ottocento.

Nel 1981 Ugo Tucci, direttore degli Archivi di Stato di Trieste e di Venezia, e poi docente di storia economica a Ca' Foscari, usciva con un volume contenente studi diversi ma tutti collegati alle attività marinare, col quale si collocava sulla scia di Alberto Tenenti, dal titolo *Mercanti, navi, monete, nel Cinquecento*. Con il lavoro di Tucci gli interessi si estesero a orizzonti nuovi, nell'intento di cogliere come e con quali interessi la società veneziana fosse entrata nel gioco delle assicurazioni attraverso i cosiddetti "tocchi", ossia le polizze assicurative.

Trascorsero tre anni e nel 1984 Giulio Giaccherò pubblicò la sua *Storia delle assicurazioni marittime: l'esperienza genovese dal Medioevo*

all'età contemporanea, con una prefazione di Vito Piergiovanni, uno degli studiosi di diritto commerciale internazionale, tra i maggiori conoscitori del nostro Stracca. Chi l'ha potuto ascoltare in Ancona al convegno del febbraio del 2013 e chi ha poi avuto occasione di leggere il suo saggio nel volume degli Atti, non ha bisogno di ulteriori aggiunte sul valore dello studioso¹. Anche nel caso del lavoro di Giacchero si scopriva il ruolo avuto dall'assicurazione marittima nella vita dello scalo genovese e come quella forma di contratto aveva favorito la crescita di istituti finanziari, di istituti creditizi *ad hoc* in quel mondo genovese che fino al periodo napoleonico non aveva rappresentato poca cosa nella storia commerciale del Mediterraneo.

L'anno successivo, il 1985, ancora Alberto Tenenti, insieme alla consorte Branislava, pubblicò presso un editore romano *Il prezzo del rischio: l'assicurazione mediterranea vista da Ragusa 1563/1591*, un testo che è passato nella storiografia italiana senza lasciare grandi impronte. Importantissimo, invece, per quella che è la storia di Ancona perché i coniugi Tenenti, studiando l'archivio di Ragusa, l'attuale Dubrovnik, furono in grado di raccogliere abbondanti notizie sul ricorso all'assicurazione marittima in Ancona, nei frequentissimi contatti tra gli scali delle opposte sponde dell'Adriatico, in un periodo, gli anni 1563-1591 immediatamente successivo alla pubblicazione del "De Assuractionibus" di Stracca. L'ultimo anno ricordato, il 1591, precedette di poco i provvedimenti di Clemente VIII, adottati nel 1594, per mezzo dei quali fu avviata una prima forma di liberalizzazione del commercio nel porto anconetano.

Questo è lo stato dell'arte su quanto la storiografia italiana è riuscita a produrre nell'arco di un trentennio. Dalla fine degli anni '80 in poi l'interesse verso questo tema è andato scemando; potremmo chiederci, per quali ragioni? Pronta è la risposta. Nell'ultimo trentennio le ripetute crisi economiche e finanziarie hanno creato continue difficoltà nel sostenere la ricerca storica a livello nazionale, con altrettante pesanti

1 AAVV, *Benvenuto Stracca. Ex Antiquitate Renascor*, Ancona 2014.

ricadute nelle realtà locali. C'è stata una crescente volontà di tagli nella spesa per la ricerca, penalizzando non poco il lavoro dei ricercatori. Se devo portare una testimonianza personale, non nascondo che gran parte della ricerca, in quaranta anni di vita universitaria, è stata frutto di autofinanziamento. In rare occasioni c'è stato qualche contributo di enti, appena in grado di coprire parte delle spese vive.

Nel caso anconetano un attento studio delle assicurazioni marittime, è ancora più arduo perché durante il secondo conflitto mondiale è andato perduto il grande archivio del Consolato del mare o dei mercanti. Alcune testimonianze riferiscono che fino all'anteguerra l'archivio del Consolato dei mercanti, cioè l'organismo preposto al governo del commercio cittadino dal XIII secolo fino al provvedimento napoleonico che nel 1810 istituì la Camera di Commercio, si trovava presso la sede camerale. I Consoli, espressione della mercatura cittadina, custodivano e tutelavano sotto ogni aspetto la vita economica della città. Nel loro archivio erano raccolti gli atti concernenti appunto i contratti di assicurazione marittima, cambio mercantile e cambio marittimo. Di quel ricco archivio, trasferito a Osimo, per essere salvaguardato dagli eventi bellici, alla fine del conflitto non si seppe più nulla. L'incuria o l'incompetenza avevano mandato persi almeno seicento anni di documentazione su quella che era stata la vita mercantile della città. Ma quello che è ancora più grave è che abbiamo perduto tutta la serie giudiziaria del Consolato dei mercanti, perché tra le facoltà conferite e confermate nel tempo dai pontefici, c'era stata anche quella di giudicare su qualsiasi controversia si verificasse in campo mercantile.

Qui si apre uno scenario del tutto nuovo e che la ricerca ha pochissimo affrontato. La storia delle vertenze giudiziarie potrebbe aiutare ancor meglio a entrare nei meccanismi della mercatura anconetana in età moderna. Perduti gli atti processuali del Consolato dei mercanti, parte delle vicende giudiziarie potrebbe essere ricostruita attraverso la consultazione e lo studio dei fondi ragusei, poiché sappiamo dagli studi di Pio Cartechini e soprattutto di Lucio Lume, quanto ricche siano

le serie *Giustizieria* e *Sententiae Cancellariae*, dell'Archivio di Stato di Dubrovnik. Anni fa mi occupai di procedimenti giudiziari delle magistrature ragusee per alcuni decenni del primo Seicento e mi sorprese la ricchezza di documenti originali allegati ai fascicoli processuali. E perché poi non far riferimento agli archivi giudiziari di Venezia, Firenze e Roma! Tutto, però, resterà nel mondo dei desideri se non saranno rese disponibili risorse adeguate a sostenere i costi di lunghi soggiorni di ricercatori in centri lontani da Ancona.

Se, comunque, volessimo arrivare a una storia dei mercanti anconetani e delle difficoltà incontrate in caso di naufragio, di assalto piratesco, nel corso del Seicento e del Settecento, in qualche modo verrebbe in aiuto il volume su *Il Consolato della città d'Ancona*, edito nel 1777, dallo stampatore anconetano Pietro Paolo Ferri, dedicato al vescovo della città Giovanni Ottavio Bufalini. Vi si possono leggere, tra gli altri, i vari documenti pontifici che da Clemente VIII in poi furono emanati per il sostegno alle imprese commerciali che facevano capo allo scalo anconetano. Da alcuni di essi si possono cogliere le attenzioni dei papi nei confronti della comunità ebraica e di quei personaggi che in città tesero ad affermarsi man mano che si passò dal XVII al XVIII secolo ovvero sia i nuovi ricchi, primi rappresentanti del nascente ceto mercantile.

L'allentamento dei vincoli nei confronti del ricorso agli strumenti del cambio e dell'assicurazione marittima si può verificare in un periodo cruciale della storia di Ancona, gli anni sessanta del Settecento, segnati dai devastanti effetti delle ricorrenti crisi agrarie. La tolleranza del potere centrale permise a un Morpurgo di mettersi a capo di una Compagnia anconetana di assicurazione marittima, forse la prima in assoluto. Al suo fianco c'era un Costantini e altri rappresentanti di famiglie ebreiche. Non operarono da soli perché in posizione secondaria c'erano elementi della nobiltà, tra cui Gianfrancesco Nembrini, un aristocratico, discendente da una famiglia che nel tardo Cinquecento era giunta ad Ancona dal bergamasco, per continuare l'attività mercantile con successo, tanto da essere beneficata, col provvedimento di Urbano VIII del 1639,

del titolo nobiliare. Insieme ai Nembrini, altri mercanti che nell'ultimo mezzo secolo si erano arricchiti, meritavano lo stesso riconoscimento che li ammetteva pure al pieno esercizio delle cariche pubbliche.

La Compagnia dei Morpurgo e associati fu un esperimento di breve durata, perché permanevano ancora molte resistenze, a livello locale, nel correre il rischio degli investimenti nelle assicurazioni. C'era sempre poi da tener presenti gli ostacoli frapposti da Venezia, sempre pronta a limitare qualsiasi possibilità di crescita d'istituti che potessero, anche solo minimamente, intaccare gli interessi dei grandi istituti assicurativi che cominciavano a operare in quel torno d'anni a Venezia, destinati a confluire, subito dopo l'ingresso di Venezia nell'orbe austriaca, in uno dei più forti gruppi societari nel campo assicurativo, le Assicurazioni Generali.

In Ancona si potrà assistere alla nascita di nuove compagnie assicurative, formate da capitalisti del luogo, solo dopo il 1832, quando la città e il suo porto saranno sotto il protettorato francese. Sarà in quel momento che i francesi, pur di contrastare l'Austria, e i suoi scali adriatici di Venezia e di Trieste, sosterranno ogni possibile tentativo di costituire in città compagnie assicurative in cui i primi azionisti saranno personaggi di recente insediamento in Ancona, destinati a divenire protagonisti della storia cittadina nel breve periodo. Si vedrà all'opera di nuovo un Morpurgo, discendente dell'altro della famiglia che circa sessant'anni prima aveva tentato di dar vita alla già ricordata compagnia di assicurazioni, ma al suo fianco ci saranno un Cesare Beretta e un Giacomo Casaretto, quest'ultimo congiunto di Giuseppe Mazzini, tra i fondatori in Ancona della prima sezione della Giovine Italia.

La maggior parte di loro era giunta in città da poco tempo ed erano portatori di idee nuove, con una mentalità più aperta pronti a mettersi in gioco in una società di assicurazioni che, con alterne vicende, proseguì nella sua attività fino all'unità d'Italia, passando attraverso varie trasformazioni: era la Compagnia Anconetana di Assicurazioni, che non raggiunse mai alte vette ma che non fu neppure tra le imprese cittadine di minor conto.

CLARISSIMI IVRISC.
BENVENUTI STRACCHÆ,
PATRITII ANCONITANI,
COMITIS, EQVITISQVE,
De Affecurationibus, Tractatus.

In quo præter materiam ipsam bono ordine expositam,
QVAESTIONES COMPLVRES QVOTTIDIANAE,
Formulaeque loquendi ex vulgari vsu explicantur,
& litterarum genera, & pleraque alia quottidie
in foro uersantia vtiliter declarantur.

Quibus accessit quotidianus de ADIECTO Tractatus, in quo etiam
dotium stipulationes usitate, & quaestiones quottidiane quidem
plenè explicantur. Ex quibus Tractatus de Mercatura ab
Autore olim editus perfectus redditur.

Quæ summaris, ac copioso Indice sunt illustrata.

CVM PRIVILEGIO.



VENETIIS, M D C XIX.

BM

“LA PITTURA GERMOGLIA NELLE MARCHE DAL GOTICO AL MANIERISMO”

Bozza-anteprima all'introduzione del libro
di imminente pubblicazione.

Il lavoro contiene il progetto ideale della mostra
“La Scuola di Ancona e il Rinascimento adriatico”

Rodolfo Bersaglia

“Per un contributo di gratitudine
all'opera critica di Pietro Zampetti”

Introduzione

La pittura germogliata in Ancona e sopravvissuta nel corso dei secoli, è venuta a costituire un patrimonio significativo e ingente, seppur fantasmatico a tratti. Purtroppo le gravi azioni di danneggiamento, operate da eventi naturali e dalle non rare azioni dissennate dell'uomo, hanno di molto depauperato tale tesoro. Sono incalcolabili le opere, in forma di affresco o dipinto religioso o civile, che mancano all'appello riferendoci già al primo censimento “pseudo-scientifico” portato a termine dall'Oretti nel 1777¹. Poche città d'Italia vantano il triste primato di una così vasta dispersione di dipinti, spesso alienati con la contestuale soppressione dell'architettura-museo che li ospitava.

Resta per nostra fortuna abbastanza a descrivere quel che definiamo

1 M. POLVERARI (a cura di), *Ancona Pontificia. L'Ottocento. Un inventario urbano*, 1991.

”anello mancante” di molti sviluppi critici sulla pittura del territorio cittadino, provinciale e regionale.

Riprendere lo studio di un gettito antico, quanto diruto o dissipato, è attività che non può prescindere dallo studio dei contenitori di opere e della loro, spesso tragica, trasformazione nel tempo. Il lavoro svolto dall’equipe coordinata in Ancona dal museologo e storico dell’arte Pietro Zampetti può essere, solo in tal senso, compresa e apprezzata in toto, nell’aver cioè favorito e attivato in loco una generazione di studiosi impegnati nella passione per tale disseppellimento.

I dipinti della “Marca Anconetana” costellano un ampio campo, la cui gestazione, considerando già gli affreschi a strati sovrapposti che ornavano la basilica sottostante la chiesa di S. Maria della Piazza, ha inizio in epoca tardo antica e paleocristiana. La levatura del decoro parietale nel terzo livello in cui *gli Apostoli fanno cerchio attorno a Cristo* evidenzia come, compiutamente dal sec. VIII, la città accolga pittori operanti inizialmente in seno al diffuso monachesimo, di cui Ancona è precoce quanto propulsivo centro diffuso.

L’analisi locale non può affrancarsi, viepiù avvicinandoci all’arte medievale, dal quadro del germoglio cresciuto nell’intera regione², quanto per la pittura si fa riferimento, nel suo anagrammato mosaico d’esordio, alla storia della città e dell’architettura urbane. Il micro-fenomeno locale si confronta dunque col macro-fenomeno di una geografia dilatata, che per noi abbraccia il bacino dell’Adriatico centro-settentrionale.

Tre tappe nel lavoro di studio chiariscono aspetti mai separabili: la raccolta documentaria, la ricostruzione storica, infine la declinazione critica. Dico subito che ci dedicheremo a questa terza indagine. Le fasi possono altresì generarsi da ogni singola emergenza, ma non sono compiute finché i tre momenti non hanno avuto pieno sviluppo.

Il quadro è dunque ampio, sebbene circostanziato ai confini della

2 F. BOLOGNA, *Contributi allo studio della Pittura veneziana del Trecento*, in *Arte Veneta* 1952.

“Marca Anconetana”, all’incirca come definita nell’epoca di Egidio Gil Albornoz, quando comprendeva più centri urbani di quelli che oggi costituiscono la Provincia di Ancona.

Con le opere, che formano il corollario spesso conteso tra varie attribuzioni, si delinea una nomenclatura globale di singole identità, artisti che - seppur talora indirettamente - allargano la “cerchia dorica”, che fonda nel Trecento una vera e propria unitaria bottega, la Scuola d’Ancona.

Gli artisti, spesso in transito, hanno contribuito a definire il linguaggio della pittura nella capitale di “Marca”, recando influenze foresti e maniere personali, eleggendo caratteriali seguaci in loco, lasciando infine un’eredità in opere dal travagliato corso.

Per citare esempi sul ruolo delle opere da definire nella loro fisionomia ci appelliamo alle ponderate attribuzioni proposte dagli studiosi dal 1935 sino ad oggi. Le considerazioni speculative che seguiranno non hanno l’intento di stabilire rinnovate attribuzioni, ma di mettere in luce il preclaro studio svolto degli storici dal dopoguerra fino a questi anni del nuovo secolo sulla Scuola di Ancona. Ogni odierno approfondimento sembra possa difficilmente prescindere da quanto impostato dalla scuola critica, che potremmo definire anch’essa “anconetana”, in cui Pietro Zampetti, per la dedizione rivolta all’arte della sua città natale, è iniziatore.

Obiettivo precipuo è dunque interpretare criticamente le conquiste di una perlustrazione nel suo arco di primo vigore, quello compreso tra la mostra anconetana del 1950 sino alle acquisizioni su opere e “transitanti dorici”, culminati nel gettito più panoramico de “La pittura nelle Marche” di Pietro Zampetti. Se tale panorama enciclopedico non fosse stato tracciato non avremmo forse dato stimolo, con un solo esempio, al prezioso lavoro di Andrea De Marchi, Alessandro Marchi e Matteo Mazzalupi, coronato ne “La pittura in Ancona nel Quattrocento”, quanto ai significativi interventi critici e di appoggio alla diffusione dell’heritage regionale operati da Vittorio Sgarbi.

Si presenta qui la spinosa questione del *vacuum* “post Zampetti”, cioè della scarsa attenzione di Ancona per Ancona, che si è tradotta negli anni nell’inausta allegoria di “Ancona contro Ancona”. L’atteggiamento di disinteresse delle istituzioni diviene una “sorta di ostracismo nei riguardi di tutto quel che di eccellente possa riguardare la città, la sua storia, i suoi personaggi e artisti”. Ciò va imputato al fatto che per lungo tempo il raro punto di riferimento per una raccolta panoramica, ma non per questo priva di profondità critica, fu costituito dal lavoro di Pietro Zampetti. Alla pluralità delle interpretazioni raccolte è seguita una timidezza nel far progredire un concreto progetto, rotta dall’attività di Michele Polverari, (direttore per una lunga stagione della Pinacoteca Civica), di Cesare Recanatini (guida del Museo Diocesano) e di Costanza Costanzi (dirigente degli uffici culturali della Regione Marche e oggi nuovo direttore della pinacoteca dorica).

Il protrarsi di tale impasse ha recentemente attirato iniziative dilaganti di *promoters* di storia d’arte calati “come venatori alemanni sulle pianure di caccia della Polonia seicentesca”. Il Capoluogo, per nulla protetto da una politica culturale, debole o sonnolente, non ha avviato una degna campagna di tutela e promozione della ricerca. Aggiungo parole non mie: “Nulla si dice del ruolo di Ancona nella pittura camerte e dei suoi inevitabili, almeno geograficamente, tramiti, nulla nella pittura del *gentilismo* fabrianese. Ancona risulta dunque un’isola arsa e dimenticata e forse mai esistita e il profeta di un fulgido approfondimento quasi secolare, citato in disparte meritevole forse solo di inventari.”

I - Dai transiti di artisti e progettisti locali agli itinerari museali

I grandi interpreti della Cultura Adriatica dall’originarsi delle “città-ospiti” alla tarda rinascenza hanno dato definizione al “Rinascimento Adriatico”, per la sua alterità, anche detto “pseudo rinascimento” e, per aspetti pittorici di formazione, conosciuto anche come “rinascimento umbratile”.

Transiti di progettisti hanno fatto emergere o fondato tipologie strutturali e stilistiche da porre in relazione alle rotte percorse, che ne caratterizzano le plurali geografie di influenza.

Chiameremo transiti “paralleli”, gli itinerari di architetti e pittori che attraversano il mare in direzione est-ovest o viceversa - come avvenuto per Michelozzo Michelozzi - e transiti “meridiani” gli spostamenti a seguito di committenze per rotte di cabotaggio da nord a sud, come capitato pionieristicamente a Paolo Veneziano. Transitanti a “rotta libera” compiono infine movimenti più complessi come si compiacerà a fare Giorgio Di Matteo o si “dannerà” a fare Lorenzo Lotto.

Calamità - che ha attratto alle coste e quindi spinto agli attraversamenti artisti persino riluttanti alla “navigazione” (come il folignate Tommaso di Bartolomeo) - è la committenza mercantile, predominante sulla comunale e curtense.

Transiti “Paralleli» e “meridiani” e per “rotte libere” (che divengono spesso trans-adriatiche) ci collegano ad un pensiero di Fernand Braudel che definisce l'Adriatico una «riuscita» miniatura del Mediterraneo. Di qui l'idea nostra, scaturita nell'approccio a un quadro comparato delle città e dell'arte delle sponde dell'Adriatico, che nessun patrimonio artistico nasca né possa restare isolato. Interazioni tra progetti e autori creano interrelazioni nella storia dell'architettura, dell'arte e della città, maggiormente evidenti nell'area in esame. Benedetto Croce definisce l'opera d'arte “un'isola”, nel poter questa considerarsi, al di là delle parentele stilistiche, questione a sé stante, ma ciò meno vale per l'“arcipelago adriatico”. Stefano Papetti aveva già tracciato un utile rendiconto contenuto in “Adriatico, un mare di storia, arte cultura” (Ancona 1999) dal titolo “Le rotte dell'arte”.

L'Adriatico è stato e in vasta misura resta, una grande “ecumene” di cui fluttuano tasselli raminghi, opere ricomposte e contestualizzate talvolta strumentalmente. La ricerca del particolarismo, la caccia dal quadro di analisi ad un suo parcellare dettaglio, senza contemplare questo in una temperie generale, non può essere agilmente percorsa.

L'approfondimento è rivolto all'Adriatico centrale, con particolare attenzione alle contrapposte sponde dalmata e marchigiana e alle sovrapposizioni formali, progettuali e urbane qui intercorse. Ci portiamo a questioni pittoriche utili a chiarire più ampie problematiche su gettito architettonico e disegno urbano. Si evidenziano così, nello studio comparato delle immagini suggerito "above times" da Aby Warburg, alcuni indicatori nello sviluppo delle attività delle due sponde giustapposte e mai del tutto contrapposte. La lettura di ogni immagine, il confronto tra esse fino alla loro sovrapposizione analitica, regala utili sorprese. Così la cartografia storica e il dipinto di veduta ci aiutano a restituire una logica forma alle mutevoli "fisionomie" della città-adriatica; perciò qui ampiamente ricorreremo a tali "documenti".

Possiamo individuare poi "epoche parallele" di sviluppo degli ap-prodi, dallo stanziamento greco in forma di *polis*, alla definizione dell'*urbe* romana, nelle caratteristiche di unità-confronto attinenti alla facies urbana, fino ai rinascimenti *urbani* e alle modifiche successive. Per meglio accettare tale approccio si veda l'attività di un artista adriatico per antonomasia Giorgio Di Matteo il Dalmatico, alias Giorgio Orsini da Sebenico, di cui avevamo favorito l'organizzazione di un convegno di studi, avvenuto senza i complementi adriatici dovuti.

Quanto della romanità si sia potuto riflettere nella controversa maniera tardo-gotica, è importante come definirne rimandi ai modi umanistici di Jacopo Della Quercia (già segnalati da Ileana Chiappini di Sorio). Di qui si giunge al rilievo di Giorgio Di Matteo nel contesto urbano sebenicense, quanto anconetano e alla grammatica classicista gotico-tardiva della Toscana e della Puglia, evidenti nella scultura adriatica dei secoli XIV e XV. Ecco per qual ragione il suo lavoro "plastico" interagisce, come ben rilevato da Andrea De Marchi, con quello delle botteghe pittoriche.

Costanti sono i richiami, agli albori di un complesso passaggio al basso medioevo figurativo, che scultori e architetti dell'area dalmata sembrano cogliere dalle opere costiere occidentali, esulanti dai riman-

di più spiccatamente veneziani. Queste interpolazioni paiono utili ad un rapporto su una parlata propria “adriatico-orientale”.

Un’indagine sulle modifiche generative alto medievali (nel definirsi progettuale delle città *intra moenia* e delle fabbriche germogliate in ambito basso medievale) caratterizza il sostrato che attende lo sviluppo rinascimentale dei porti dorico-ionici. Così le emergenze di scambio culturale e ideativo, osservate ancora in un quadro comparativo, contribuiscono a chiarire il ruolo dei transiti d’arte nel passaggio delle città alla storia moderna.

Una futura fase d’ispezione, si spingerà alla ricerca dal sec. XVI all’età dei lumi e per contrasto-identità sino alla gestazione neoclassica, orientando l’attenzione sulle cancellazioni delle testimonianze pregresse, quanto sulle significative *operae novae* prodotte dopo Controriforma e crisi dello strapotere veneziano.

Un punto nodale, antecedente la contemporaneità, ma che ne imposta il corso, dovrà infine investigare sull’epoca di globale sistemazione seguita al decreto Valerio, che più segnatamente distanzia formalmente e strutturalmente i porti della costa Adriatica occidentale da quelli dell’orientale.

Dal nostro intento di lettura dell’Arte Adriatica, critico più che storico, deriva la prima acquisizione che le scuole dalmate siano ritardatarie rispetto agli stadi di sviluppo prima pisani, senesi e infine fiorentini e romani, divenendo tale “delay adriatico” più evidente nella pittura che nella scultura.

Ciò non va interpretato come aspetto deleterio o peculiarità spregiante, ma anzi come gestazione di un lessico difforme e atipico. Se in tale panorama consideriamo la riscoperta attività del pittore e affreschista Olivuccio di Ciccarello, in parte ancora da acclarare e che s’inoltra sino ai primi quaranta anni del sec. XV, si evidenzia la sua fatica ad emancipazioni verso la figurazione naturalistica conscia, declinando in toto il lessico del primo Masaccio.

L’oggi famoso Olivuccio sembra pure affrancarsi dalle cortesie di

Gentile da Fabriano, già divenuto rilevante anello di congiunzione tra Venezia, l'Adriatico e le Marche, iniziando nel 1408 ad influenzare ed essere influenzato dai lavori in corso nella Serenissima.

Ecco così che parlare di *heritage anconetano* è parlare di patrimonio adriatico, e, tornando a Giorgio Orsini da Sebenico (come è per lungo tempo chiamato nei testi critici che attornano a quello dell'istriano Alessandro Dudan ruotano) questi è artista adriatico prima *meridiano* e poi *parallelo*. Concluso l'apprendistato veneziano, si sposta sulla costa dalmata, avviando poi rapporti con Ancona ben oltre il solo decennio 1450-1460, come si era a lungo creduto, con committenze che si protraggono, sebbene meno sistematicamente, sino alla sua morte.

In Giorgio Di Matteo, di cui è ancora meglio da studiare l'opera di architetto militare, possiamo cogliere contaminazioni native al Radovan di Traù quanto al Bartolomeo Bon serenissimo.

Parimenti, in un linguaggio ancora adriatico, i fregi a viticci di Luciano Laurana, dai portali anconetani alle rifrazioni urbinati più tarde, erano già stati definiti dal Dudan *dalmatici*. Nel lavoro della bottega dei fratelli Laurana prerogative filo-classiche incontrovertibili appaiono nel colto rilievo schiacciato, rifratto poi nei paramenti delle architetture *picte* del Maestro delle tavole Barberini, oggi concordemente individuato in Fra' Carnevale, che tanto dalla scenografia urbana di Ancona ha attinto.

Per inciso e brevemente, ecco come la recente ricerca sulla pittura del Quattrocento, brillantemente condotta da Andrea De Marchi, contribuisca a percorsi scultorei, architettonici e urbani, pur muovendo i passi dal seminato pittorico.

È quella di Giorgio il Dalmatico un'intera *generazione* di artisti da collocare entro la stagione pittorica definita dallo Zampetti "umbra-tila, in cui focale ruolo hanno le botteghe di Francesco Squarcione (Padova 1397-1468) e dei fratelli muranesi Antonio (1420 ca. - 1483 ca.) e Bartolomeo Vivarini (1432-1499).

Rilevante per il luogo di committenza è di Antonio il polittico della

basilica Eufrasiana di Parenzo, compiuto attorno al 1440 e probabilmente avviato con il fratello Bartolomeo, opera che dovrebbe comparire nella mostra “La Scuola di Ancona e il Rinascimento Adriatico” di cui stiamo avviando la gestazione progettuale.

Le esportazioni dei modelli dalmati nella composizione e nell'ornato architettonico sono dunque affidate nel sec. XV a Giorgio Di Matteo e a Luciano e Francesco Laurana, che sconfinano ad una fase post-umbratile della pittura. “Botteghe a bordo”, come inizialmente fu quella dei Crivelli, sino allo stanziamento del caposcuola nelle Marche meridionali, per giungere ai gruppi di lavoro dei Bellini e agli individualismi del Lotto e del Tiziano.

In questa incursione nelle arti figurative germogliate in area adriatica, a caratterizzarne il patrimonio sotto tale aspetto, è il caso operare un facile rimando a Piero Della Francesca, attribuendogli un fin qui parzialmente omesso ruolo di “pittore adriatico”. Il suo percorso, dalla committenza presso Sigismondo Pandolfo Malatesta a Rimini, che reca perplessità per l'effimera durata, porta Piero ad essere attivo in Ancona, da cui è nata una lunga ricerca delle citate fonti che ciò accreditavano.

Di qui la mia ipotesi che la *Flagellazione* di Urbino possa considerarsi un invito simbolico al duca urbinato, che prendendo parte all'ultima crociata, avrebbe ottenuto dal Pio II una catarsi ai “peccati familiari”. Il tentato “coinvolgimento”, attraverso il dono del dipinto di Piero della Francesca, era in qualche verso intravista in alcune considerazioni di Carlo Ginzburg, che riteneva però la committenza del dipinto nata dal concilio di Costanza del 1459. Il diretto appello al Duca del Montefeltro, rivolto dai mandatari di papa Piccolomini è però da porre più vicino nel tempo. Si chiedeva dunque di prendere parte alla ormai “personale” crociata, che il pontefice perseguì nell'organizzare sino all'insuccesso, coincidente con la propria morte venuta nel 1464 in Ancona.

Oddantonio, fratellastro del Duca Federico, trucidato in una con-

giura di palazzo, è nella tavola resuscitato in forme angeliche, tipiche del frasario di Piero Della Francesca, fiancheggiato da due personaggi della corte papale, recentemente meglio identificati nelle figure del Bacci e del teologo bizantino cardinal Bessarione. La presenza di quest'ultimo, spinto attraverso l'Adriatico dall'amicizia con Pio II, nata per amori letterari filellenici e bibliografici, definirebbe la data di esecuzione del dipinto in questione all'inizio degli anni '60 del sec. XV, considerando stazione *ante quem* la nomina del Bessarione a patriarca di Costantinopoli venuta nel 1463.

Ecco che Arte e Storia si fondono nel contrappunto adriatico, in un'armonia economica in cui irrompe l'attività mercantile degli ebrei, sviluppata in Ancona in diretto contatto di scambi con Ragusa. La Repubblica di S. Biagio protegge infatti le spedizioni dei mercanti giudei dalle scorrerie piratesche e veneziane, sino a farsi nel sec. XVI mediatrice diplomatica nei commerci, durante la tentata ingerenza dei negozianti nordici sull'Adriatico. Il ruolo commerciale ebraico si estende sull'intero bacino adriatico dopo la cacciata dei Sefarditi rivolgendo interessi a Bisanzio e agli approdi dell'Impero Ottomano.

Il sistema commerciale veneziano e quello delle repubbliche marinare adriatiche entrano così in contatto con un terzo fronte, ma l'equilibrio economico adriatico dovrà fare i conti con un'altra economia d'impatto, il quarto fronte, quello arabo, che eroderà molti dei confini storici della Serenissima e dei mercanti italo-dalmati.

Le commissioni religiose si moltiplicano in Adriatico a cavallo di tutto questo. Ancona è committente di Giorgio Di Matteo e Ragusa di Michelozzo, attivo al palazzo dei Rettori "prestato" temporaneamente dai Medici e interprete dell'architettura militare dalmata. Proprio a Dubrovnik nasce la collaborazione tra i due architetti di così distante formazione.

Il Quattrocento, denso di accaduti come pochi altri secoli, favorisce le città della costa occidentale ad una ritrovata vivacità commerciale. Ciò avviene per Senigallia, alla cui fiera convergono mercanti da tutto

l'Adriatico, mentre molte delle architetture costiere e fortificazioni di guardia sorgono per il timore recato dai pirati turchi, che attentando al trasporto di mercanzie, ciò perpetuandosi e accentuandosi dopo la battaglia di Lepanto. Dalla minaccia turca, l'avamposto di Corfù, estremo scalo e confine adriatico, è potenziato a caro prezzo dai veneziani.

Il rapporto commerciale di Ancona e Ragusa e il predominio di queste città negli scambi marittimi alimenta una rinnovata ostilità da parte di Venezia e dei suoi alleati portando all'isolamento parziale del porto di Ancona e alla sua profonda crisi del sec. XVII.

Nel 1598 Clemente VIII passerà qui, in attesa di essere accolto a Ferrara, nel feudo donatogli da Enrico IV di Francia, rilanciando sulla costa il "credo", come strumento di liberazione tanto dal turco quanto dai monopolisti veneziani.

La situazione si può descrivere con le seguenti parole di Braudel: "Attorno all'Adriatico c'è una maniera mistica, appassionata, di essere cattolici". Eppure la città-porto di Ancona cade in un'impasse che si protrae per tutto il Seicento e che si risolverà solo a seguito dell'interessamento di Clemente XII, che rilancia l'ormai sopito *negotium* adriatico.

Il rendiconto del transito anconetano di Charles Louis Montesquieu, come riporta Sergio Anselmi venuto nel 1729, torna interessante per il modo ottimistico di inquadrare status e attività locali, benché miseria dei cittadini e del porto emergano palesamente. La caratterizzazione urbana del pensatore pre-illuminista sottolinea il predominio assoluto delle molte chiese anconetane, che descrive tutte in stile gotico, riferendo a tale temperie anche le opere di Giorgio di Matteo, benché cresciute sulle modifiche dei sec. XIV e XVI.

L'aspetto rilevante è che il Montesquieu inquadra la situazione di Ancona prima che il Vanvitelli ne tramuti aspetto attraverso l'epocale rinnovamento del progetto portuale.

La costa italica avvia una sua irreparabile metamorfosi, mentre

molti aspetti della ripa dalmata restano inalterati dalla *renovatio* barocca e neoclassica.

Citando solo alcuni dei fatti, che rileggerete in altra forma, congiunti a un più sistematico svolgersi degli eventi più vicini a noi nel tempo, l'Adriatico sembra avere tempo e geografia dilatati dalla complessità dei suoi differenti e talora arcani ingranaggi. A seguito della produttiva e significativa epoca bizantina molte città adriatiche divengono testa di ponte veneziana subendo il sistematico arroccamento, le cui spalle urbane sono difese dal castello sorto a presidio delle acropoli.

Ancona per contro, esempio di sviluppo urbano di città-porto dell'Adriatico centro-occidentale, presenta nel suo waterfront elementi emblematici e universali su cui si incentra l'approfondimento. La sua centralità (parallela e meridiana) l'ha resa punto nodale della pluralità del nostro mare, quanto della nostra arte.

II - Quel che in Adriatico precede la "costituzione" di Giotto e quel che segue la sua rivoluzione nelle scuole provinciali

Se un inizio volessimo individuare del rapporto architettonico, scultoreo e pittorico tra le coste dell'Adriatico, questo si colloca nella prima divergenza dei gettiti artistici dalle radici romane, orientata verso una localistica vocazione paleocristiana. Gli stili autoctoni devianti tra IV e V sec. d. C. dalle generatrici greco-latine, ivi restate a conservazione della classicità, si allontanano dalla più ampia *Classicità Adriatica*, già filtrata e interpretata nell'Urbe, rispetto alla fonte iniziale filo-ellenica. Tale difformità, seppur parziale dai canoni classici della cultura dell'Adriatico centrale, meglio si evidenzia dalla fase traianea e ancor più si afferma stilisticamente "cruda" nel tardo impero di Diocleziano.

I contenitori architettonici in questa evoluzione si mutano alla luce dell'involontario anticlassicismo tardo-antico. Dall'esempio della sistemazione e ampliamento della romana S. Maria Maggiore, si trova

rifrazione nell'adriatica chiesa di S. Apollinare in Classe, cui "risponderanno" le fabbriche paleocristiane di Parenzo.

La stagione classica è conclusa e se ne apre un'altra incentrata sull'arcaismo tardo-antico e bizantino.

La sponda occidentale dell'Adriatico compie con Ravenna l'ulteriore distacco e una più marcata caratterizzazione dei propri indirizzi, avviando quel dialogo con Bisanzio sul quale, sino agli albori del Rinascimento, si confronteranno e modificheranno metropoli e pure luoghi minori, che divengono centri di produzione di nuovi e talora appartati linguaggi.

I caratteri dominanti di questa fase, evidenti soprattutto nella rappresentazione musiva, ma estendibili anche al pensiero architettonico, s'incentrano sulla residuale eredità classica, in gran parte legata a Roma, nella metabolizzata quanto rielaborata lezione greca, superata nei traguardi delle ingegnerie imperiali.

Roma con Traiano dona ad Ancona l'attrezzato bacino su cui tuttora si estendono gli approdi turistici, i bordi dell'arco portuale su cui si aprivano le portelle di marmo imezio, poi raccordate dalla cinta marina.

La scelta di Ancona come porto-trampolino per la conquista della Dacia è un isolato tragitto bellico "parallelo". Dominano infatti direttive di terra, ove la Via Postumia mette in comunicazione gli epigoni delle aree padane al centro di cui si colloca Milano, nuova capitale transitoria nel 285. In tale quadro viario e marittimo, Aquileia conquista un primato logistico che manterrà sino all'invasione longobarda.

A seguito del gettito artistico avviato nel tardo principato, si illumina una nuova stagione (sotto il segno di anonimi protagonismi) con l'elezione della capitale ravennate, dalla cui parabola discendente si declina un lessico incentrato su arcaismi tardo-antichi e bizantini, che in Dalmazia troverà tardiva emulazione architettonica nel formulario dei regni croati.

Le epoche di Ravenna, dal tardo-antico, perpetuato nella vivezza

delle reminiscenze classiche durante la reggenza di Galla Placidia, poi attraverso il primitivismo pragmatico e barbarico del lungo dominio di Teodorico, fino al bizantinismo antropomorfo dell'età giustiniana, definiscono il corso del rapporto tra figurazione e storia dell'Adriatico nell'alto medioevo.

Riaffermiamo ad ogni passo l'indissolubilità tra arte e architettura, attraverso il cui studio comparato delle interazioni causa-effetto di struttura-volume e rappresentazione-ornamentazione si comprende appieno lo sviluppo culturale dell'intera città.

Ad incarnare l'autorità tutelare di tale protocollo estetico-progettuale è deputata dal 425 al 450 d. C. Galla, sorella di Onorio, che regge l'impero in vece del figlio, facendosi committente, tra le incalcolabili iniziative promosse, della basilica di S. Giovanni Evangelista e di buona parte dei lavori per il porto di Classe.

Valentiniano III muore cinque anni dopo la madre Galla e, dall'interregno seguente, si afferma Teodorico, che, ucciso Odoacre, avvia nel 493 il rilancio commerciale di Ravenna. La formazione culturale del nuovo regnante è eterogenea, avvenuta distante da Roma e nella parziale ignoranza degli orizzonti classici. Gli orientamenti estetici e il repertorio delle *mirabilia* architettoniche ammirate è così arginabile al decaduto prodotto tardo-antico, in cui la figurazione non padroneggia più l'assoluto realismo né l'illusionismo magico romani e dove le architetture sono in struttura e decoro di molto semplificate.

In questo quadro mentale prima ancora che politico, Teodorico interpreta dunque una seconda fase dell'emancipazione urbana di Ravenna, quando con il Vescovo Neone avvia il cantiere del battistero dei Santi Apostoli.

Nella terza fase ravennate si affermerà invece nella costa adriatica dell'ovest quel che potremmo definire "bizantinismo integrale", considerando che le influenze provenienti dalla capitale ricostruita da Costantino avevano già contribuito alla modificazione del dettato romano, portando dai tempi di Diocleziano ad una schematizzazione

graduale della rappresentazione, coincidente all'ingrandirsi delle tessere dei mosaici.

Come già avvertito nella fase teodoriciano, ora in modo estremo, anche l'architettura, ridotta gradualmente in complessità e ardimenti progettuali, adotta geometrie pure, facendosi priva più che povera di ornamentazione statuaria esteriore. Il depauperarsi dei paramenti è ben evidente nel palazzo imperiale di Teodorico ove restano sparuti serti marmorei, accantonata l'integrale copertura ornamentale dei prospetti.

Belisario nel 540 entra a Ravenna alla morte di Teodorico e Giustiniano, preso possesso della città, completa nel 547 la basilica di S. Vitale. È questa opera "manifesto" per i cicli musivi in essa contenuti e per i volumi reggenti e loro coordinamento strutturale del "bizantinismo giustiniano".

L'importazione italica di tale declinazione del gusto curtense è applicato dagli artefici in modo integrale quanto irreversibile, perduto il corollario di conoscenze, capacità e competenze dell'antico.

Con queste considerazioni, che non avanzano alcuna valutazione di merito sui prodotti artistici, si descrive la fase d'involuzione artistica, immaginando una curva gaussiana ascendente nelle epoche classiche e ora discendente. Ponendo nelle ascisse i valori di acquisizione di naturalismo, *narratività* anche immaginifica nella figurazione e sperimentalismo, quanto piena padronanza delle più complesse forme strutturali nell'architettura, percorso inverso sarà intrapreso nel passaggio dal medioevo alla rinascenza (la curva risale), senza completarsi in Ancona neppure con Nicola di Maestro Antonio.

Dall'apogeo greco-romano, attraverso la fase tardo-classica, si ritorna ad una dimensione arcaica, percorrendo le tre citate fasi dell'arte prodotta a Ravenna, ammirevole per le nuove caratteristiche transizionali.

Il "raggomitolarsi" dell'arte, nei secoli che seguono la divisione dell'impero romano e cavalcano le invasioni barbariche, getta le basi per la nuova stagione, proprio per complesse emergenze, fascinosa anche nelle sue sintesi ultime, nell'apodittico minimalismo preromanico.

Il 568 segna la fine del dominio bizantino nella sponda adriatica centrale, occupata in buona parte dai longobardi, il cui passaggio accentua la sintesi “infantile” nella figurazione e l’irregolarità, talvolta geometricamente sgrammaticata, delle architetture.

Decorazioni musive, oltre che ovviamente in corollario antologico a Venezia, ove si evolve il linguaggio anche a lambire i rinnovamenti della rinascenza, si conservano in molti centri costieri da Torcello e Murano a nord, a Trieste e Parenzo ad est, fino a Ferrara e alle città pugliesi a sud ovest. Narrazioni, impronta di un sostrato romano, erano alla base degli edifici tardo imperiali, fioriti dopo l’editto di Milano e ancor più diffusi nelle città-porto adriatiche dalle emanazioni di Teodosio il Grande. Tale patrimonio, altrove in gran parte perduto, sopravvissuto ad Aquileia e riscoperto solo dal 1909, porta a considerare auspicabili scavi in *topoi* di ampia rilevanza archeologico-adriatica.

Nel medioevo centrale, mentre la “rinascenza ottoniana” con segno arcaico colonizza artisticamente la parte settentrionale d’Europa e Italia, spingendosi alle rive occidentali, l’Adriatico afferma una nuova koinè tardo-bizantina.

Di qui un’altra epoca nasce dalle orme del passaggio degli Ottoni, che si avvertono non solo a cavallo della fascia alpina e dell’area padovana, pure in punti nevralgici della costa occidentale. Il Duomo anconetano di S. Ciriaco, nella sua prima fase gestatoria, costituisce un parallelo eloquente con l’omonima cattedrale di Gernrode di coeva fondazione.

Nell’architettura e nella scultura dal medioevo della sponda adriatica centro-orientale, s’individuano nella fase romanica provenienze pugliesi, inizialmente rare le toscane e nel tempo più aperte le lombarde, sino all’acquisizione di un lessico relativamente autoctono, che, nell’elaborazione di radici tardo-antiche e bizantine, trova la propria indipendenza in rinascimenti tardivi, spesso cronologicamente differenziati, come emerge nel confronto tra le rinascenze di Venezia, Ancona e Ragusa.

Tra i primi resti di una pittura definibile romanica è il *Giudizio Universale* di Torcello, del cui ciclo le condizioni sono appena suffi-

cienti per valutare (abraso lo strato di calce che ne occultava la leggibilità) l'emergere delle figure di patriarchi e un bestiario rivelante matrice "greco-orientale". Un'interpretazione azzardata individua nei tratti del disegno ascendenze regionali (abruzzesi quanto nordiche) e pure quelle di un linguaggio che dal sud d'Italia si fonde al dettato ancora bizantino, con riferimenti al ciclo murale della chiesa di S. Maria ad Cryptas di Fossa, rilanciando infine un lessico adriatico sulle linee pittoriche della chiesa di S. Maria del Casale di Brindisi. Più nitidi rimandi, pur nel vincolo schematico della tecnica, vanno operati sui cicli musivi di piccole località in cui non sono intervenuti massicci rinnovamenti delle architetture.

In tanta complessità dal sec. XI anche in centri minori trionfa già un gettito pittorico di notevole interesse.

È il caso della decorazione del catino absidale della chiesa monasteriale di S. Giorgio ad Isola presso Montemonaco, di cui l'absidiola fu per lungo tempo nascosta dagli ampliamenti rinascimentali. Un Cristo a mezzo busto affiancato dalla Vergine e da S. Giovanni Evangelista svelano rapporti tra artisti meridionali ancora ieratici e vincolati alla convenzione bizantina, ma già vivaci in alcuni dettagli "quotidiani". Avvicinandoci dunque ai nostri territori, lo schema del *Christus patiens* si afferma nella *Crocifissione* di Massa Fermana, distinguibile solo in pochi lacerti, a dimostrare che le impostazioni bizantine dalle località costiere affondano nell'entroterra sino all'Umbria. Prima del rinnovamento di Giotto permangono esitazioni nelle botteghe lontane dal mare, nell'arte spoletina di Rainaldetto e del Maestro della Croce. È superato il sistematico *Cristus Triumphans* già invalso nel codice bizantino, poi affidato a certezze geometriche e infantilismi barbarici.

Persino a Fabriano dal refettorio del convento di S. Maria Nova (oggi S. Agostino) tra i serti decorativi una *Crocifissione* manifesta³, se ciò non fosse stato evidente nelle figure di *S. Agostino che consegna la regola* ai suoi seguaci e nel *Santo eremita*, la possibilità, condivisa

3 Negli affreschi strappati e ospitati dalla Civica Pinacoteca.

dal Perkins, di attribuire il tutto a un maestro di formazione italico-bizantina. Ciò oggi ampiamente smentito.

Tra i tanti critici che l'heritage in gran parte adriatico delle Marche attrasse, Adolfo Venturi assegnò presto alcuni dei lavori elencati a Rainaldetto Ranucci, poiché associabili ad esempi museali spoletini, che tuttora confermano il rapporto tra l'Umbria e Ancona, rapporto maturato nell'epoca di Gil Albornoz.

È dal tramonto della civiltà federiciana che il meridione d'Italia si concentra su stimoli figuratici popolari, non più aulici, dando vita a quella raffigurazione "volgare" assimilabile nel suo moto alla trasformazione linguistica e poetica dell'intera penisola. In tale complesso e non generalizzabile corso, entrambe le rive adriatiche subiscono influssi normanno-svevi.

Siamo in attesa che gli ordini monastici del basso medioevo conducano in entrambe le coste adriatiche tale rivoluzione pittorica e artistica, anche in Dalmazia dovuta all'ingente polarità francescana e domenicana. Si fa ora vivace quel confronto, che tra XIV e XV secolo otterrà i più proficui effetti tra le due sponde dell'Adriatico centrale, qTorniamo però un passo indietro a quando la pittura riconquisterà terreno sulla decorazione musiva, percorso che si riflette prima del previsto nel territorio marchigiano.

Quando si attua il definitivo ritorno alla pittura e all'affresco, pur non radicalmente mutati gli orizzonti figurati, si fanno intense le attività dei transitanti. Paolo Veneziano permea l'intera area lagunare, contribuendo alla formazione del Maestro di Caorle, coniugando il bizantinismo veneziano a un "giottismo iconizzato" e trasportando il proprio gettito in buona parte dell'Istria, toccando con la propria influenza le coste dalmate.

Nell'opposta sponda analoga impresa era stata avviata da Giovanni da Rimini e Vitale da Bologna, quest'ultimo influente più di quanto si sia supposto, sul tratto di costa che dal delta padano conduce alla riva marchigiana.

Esistono stili “dominanti” e stili “recessivi” e quella del Mare Adriatico si consolida arte contagiosa e imperante, tanto da subire in minor parte l’influenza estetica araba, del cui mondo d’origine sono altresì accolti i suggerimenti tecnico-scientifici, mentre se ne schermano gli stimoli stilistici.

Speculazione complessa, quanto non omissibile nelle sue qualità stilistiche, la presenza di tre direttive nell’arte dell’età di mezzo. La permanenza o latenza di un substrato classico, la variegata influenza neo-empirica e spesso tardo-barbarica delle nuove emergenze locali, i riferimenti (maggiormente evidenti nella costa orientale) ad un secondo substrato bizantino declinato e aggiornato, quanto superato in diversa maniera e formula grazie ai diramati transiti giotteschi.

Il rinnovamento portato da Giotto - che Dante individua avere “il grido”, dunque la novità e l’espressione - oltrepassando l’arte del dipingere “di greco” (alla maniera bizantina) si orienta non verso una riedizione della latinità classica (come erroneamente interpretato dal Cennini) ma verso il “vero” percettivo ed empirico (naturalismo oggettuale).

La scuola riminese riferibile a Giovanni da Rimini lascia a Pomposa alcuni racconti nel refettorio, considerati seguire il 1318. Di qui Giovanni e Pietro scenderanno da Rimini a colonizzare la pittura marchigiana, in un passaggio costiero di cui sono perse molte tracce, addentrandosi poi ad influire sugli affreschi della chiesa di S. Marco a Jesi e interpretando un emblematico testamento marchigiano nel Cappellone di S. Nicola a Tolentino.

Il complesso architettonico della chiesa abbaziale di Pomposa fa parziale capitolo a sé, sia per alcune divergenze dalle usuali maniere di narrare di Vitale Degli Equi, cui sono ascritte le decorazioni compiute attorno al 1351, sia per il ponte grazie a lui gettato tra l’Adriatico e l’entroterra dall’Emilia al Veneto. Il lavoro a fresco tradizionalmente ascrittogli nel catino absidale raffigura la *Deesis* di Cristo giudice fiancheggiato dalla Madonna e S. Giovanni Battista, mentre nelle cam-

pate laterali della nave maggiore i temi tratti dall'Antico e del Nuovo testamento sono stati considerati per lungo tempo, frutto di anonimi ma anch'essi definibili interpreti adriatici. Tra questi, per nostra somma utilità si staglia la figura di Andrea De Bruni, bolognese, adottato dall'Albornoz.

Siamo alla metà del Trecento quando sia la costa orientale sia l'occidentale dell'Adriatico, sono illuminate da artisti bolognesi e più tardi dai veneti, che scendono convergendo a creare un attivissimo polo d'emancipazione artistica e pittorica, che a Rimini si definirà dunque con la Scuola locale.

Dopo Ravenna, un altro "centro adriatico" irradia sul gran veicolo d'interpolazioni le proprie acquisizioni rielaborate nel percorso giottesco, da interpretare come estremo superamento del germoglio bizantino. È quindi un flusso ininterrotto di transitanti, cominciato con le crociate, intensificatosi nel "Trecento Giottesco", che anticipa di molti anni i più frequenti passaggi di artisti sfruttando l'Adriatico tra Quattro e Cinquecento come bacino di comunicazioni e scambi di committenza.

La diffusione del nuovo lessico pittorico e delle nuove formule architettoniche, connaturate *in primis* al lavoro dell'ordine francescano, si spinge di qui verso il Veneto e la Dalmazia, gettando le premesse delle rinascenze locali, che, rielaborando radici e contaminazioni dei propri tragitti, restituiranno poi favori patrimoniali con interessi elevati d'arte prodotta.

Si presenta così alla nostra attenzione il discepolo di Vitale, Andrea De' Bruni, documentato in Ancona nel 1377, cui è attribuita la controfacciata dell'abbazia di Pomposa, nel cui Giudizio Universale si mostrano espliciti riferimenti alla Cappella degli Scrovegni. I dipinti delle absidi e i quadri tematici delle pareti interne la navata maggiore impegnano la scuola bolognese poco oltre la metà del secolo, mentre il tema del De' Bruni pare essersi compiuto entro il 1376, dunque con maniere giottesche già tardive.

Vitale scende anch'esso a favorire il progresso della pittura costiera caratterizzato dal tentato superamento del giottismo imperante. Di entrambi i maestri, sebbene distanti nel tempo, si trovano rifrazioni nelle maniere dei rappresentanti della cosiddetta *Scuola di Ancona*, tra cui ha recentemente acquisito rilevante notorietà Olivuccio di Ciccarello.

Preceduti dai pittori e architetti provenienti da Rimini, titolari di bottega a conduzione familiare Pietro, Giovanni e Giuliano, i transiti di Paolo Veneziano (documentati tra il 1330 ca. e il 1362) e Nicolò di Pietro da Villaganzerla (detto il Pizzolo), corrono paralleli ai movimenti del bolognese Vitale (m. 1361) e di Tommaso da Modena (1325 ca. - 1379), sino alla sostanziale intermediazione tra l'arte marchigiana e appenninica e l'arte veneziana e adriatica di Gentile da Fabriano (1370 ca. - Roma 1427) e Jacobello (Venezia 1380 ca. - 1436). Ciò in un moto complesso di presenze tale da sollevare nuovi problemi e stimoli di ricerca, come per la mia recente questione su quali dei due Andrea da Bologna (il De' Bruni e il De' Bartoli) abbia spianato il terreno alla proto-rinascenza pittorica di Ancona, portandoci quasi ad includere entrambi tra le presenze formative locali.

Altro anno focale per il "gettito" anconetano è il 1438. Gentile è già scomparso e in Ancona sta per interrompersi pure la vita di Olivuccio, pittore proto cortese, identificabile nelle maniere più proprie del tardo-gotico adriatico, in un legame attorto alle corti appenniniche. Dall'ultimo tratto dell'attività di Olivuccio comincia un diradamento delle informazioni, che si risolverà in Ancona e nelle Marche col farsi seguaci a due linee pittoriche quasi antagoniste, l'estro lussureggiante dei Crivelli (veneta e poi adriatica) e l'individualità austera di Piero Della Francesca (innovatore realista della centralità del sec. XV) che si impone durante la committenza "dorica" a seguito dei rapporti diretti avviati con Pio II († 1464).

Sono gli anni in cui il nostro mare comincia a ribollire pericolosamente da oriente, quando l'intervento di Tamerlano, che con l'esercito

mongolo sconfigge Bajazet I ad Ankara, giunge involontariamente a schermo di Bisanzio, nostro secolare alleato, minacciato dagli ottomani. Il sec. XV era cominciato con la conquista di Verona da parte di Venezia, sempre più affannata ad estendere domini sulla terra ferma. Adrianopoli cade in mano del turco che nel 1453 occupa Costantinopoli lasciando Ancona priva di tutela dagli appetiti commerciali della Serenissima e da quelli territoriali del Papato.

L'allargamento degli orizzonti commerciali oltre il Mediterraneo, che causerà la riduzione attrattiva dei piccoli bacini marittimi, avviene per iniziativa proprio di un veneziano, Alvise Ca' da Mosto, che inaugura gli scambi oceanici allargati scoprendo le isole di Capo Verde. Aldilà delle "Colonne d'Ercole" e al soldo di Enrico il Navigatore, Infante del Portogallo, prende avvio l'"Epoca Atlantica".

Da questo momento l'energia di Ancona si fa precaria per le repressioni di Venezia atterrita dallo spostamento delle nuove rotte commerciali, posta contemporaneamente sotto scacco dal turco. Ancona è ancora porto papale a fronteggiare tale doppia contingente avversità.

Ecco la genesi sintetica del "Rinascimento Adriatico" di cui vorremmo contribuire a delineare peculiarità indipendentiste e paragoni sovrapponibili in opposte geografie.

Di qui deviamo brevemente all'"orizzonte dalmatico".

La scelta di riferirci saltuariamente al testo di Alessandro Dudan, seppur in ridotta parte e con molte cautele, messi in guardia dall'introduzione di Giuseppe Cuscito dell'Università di Trieste al saggio "La Dalmazia nell'arte italiana", ha ragioni spicciole. Alessandro Dudan, pur negli eccessi campanilistici e nelle prese di posizione ideologica (dalle quali si è affrancata ogni nostra considerazione) costituisce un riferimento generale sulle specificità "dalmatiche". Ciò perché l'autore si avvicina all'individuare, già agli inizi del precedente secolo, quanto della romanità si potuto riflettersi nel controverso tardo-gotico adriatico.

Dionisio Benincasa, mercante, umanista e mecenate, incontra a Venezia Giorgio Di Matteo, quando questi aveva superato il perio-

do di apprendistato presso la bottega dei fratelli Bon nelle molteplici committenze dei cantieri di S. Marco. Dagli esiti di questo incontro nascono il prospetto di palazzo Benincasa (1446-50), la Loggia dei Mercanti (1451-1459) e i portali delle chiese di S. Agostino (1460-1493) e S. Francesco delle Scale (1455-59). Scultura e architettura, da Giorgio Di Matteo ai Laurana, avviano dunque un percorso che può fornire ulteriori fonti di studio, rivolgendoci ancora al Dudan pur escludendone enfasi totalitarie, che ne considera i prodotti esclusività della cultura artistica italiana prima che dalmata.

Ma così non è poiché i Laurana e Giorgio Di Matteo aggiornano la specificità dalmata alla Rinascenza Adriatica, creando infine un modello esportato alla corte Aragonese e altrove.

Per Jurai Mathei si fanno diffuse in terra natale le frequentazioni con Bonino da Milano e Niccolò Fiorentino, mentre i Laurana vanno studiati a parte, vedendo in essi una convergenza nel portale adespoto del Palazzo del Senato di Ancona. Altre formule ornamentali possono comodamente riferirsi a tali maniere, come la Fontana fin qui detta *dei Decapitati* rilanciando così un trascurato rapporto tra i Laurana e Ancona.

Nel connubio tra scultura e architettura Luciano Laurana (La Vrana, Zara 1420 ca. - Pesaro 1479) è emblematico autore del primo progetto e direttore dei lavori dal 1466 al 1472 del Palazzo Ducale di Urbino. L'organismo, completato da Francesco Di Giorgio in forma di "città palazzo" e lodato da Baldassarre Castiglione per il rispetto delle costruzioni medievali disposte per falde, amplia il seminato adriatico all'intervento dei senesi. Francesco Di Giorgio scende infatti alle rive e qui lavora ad una serie impensabile di difese marine, mentre continua a coltivare l'"hobby" della pittura e vedremo con che effetto sui nostri.

Nel 1465 Luciano aveva già coronato la propria notorietà col progetto di parte del porticato del cortile di S. Giorgio, nel Palazzo Ducale di Mantova, ottemperando al quadro generale elaborato dall'Alberti sull'intera ala della struttura.

Il fratello Francesco (La Vrana, Zara 1430 ca. - Avignone 1502) trasforma la ieraticità geometrizzata dalmata in realismo psicologico, soprattutto nei busti femminili, ciò in parte ripreso dall'iconismo di certa scultura contemporanea. Interprete ricercato anche nella progettazione strutturale, tanto da avere committenza nel 1453 da Alfonso I d'Aragona per l'Arco di Castel Nuovo, racchiuso tra le due torri dell'arce marittimo, Francesco qui rimanda, nella collaborazione col fratello Luciano, alla simmetria già espressa nel complesso urbinato.

L'architettura adriatica, nostro polo focale di attenzione nel suo rapporto con la città, è invece, nelle acquisizioni della disamina critica, "antesignana" di modi futuri, trovando nelle applicazioni militari e palaziali della costa più proficuo campo sperimentale, quanto pervenendo a una caratterizzazione propria. Basti pensare all'"extraterrestre" torre ragusina di Michelozzo.

Tali considerazioni spiegano pure l'energia innovativa del Vanvitelli, che trovò nel Mare Adriatico un repertorio di studio incommensurabile, anche in tal caso, senza doverci riferire per obbligo al corollario veneziano.

La recente critica riscopre antichi tracciati. Così nel controverso prontuario di A. Dudan quanto nell'enciclopedico rendiconto di P. Zampetti si riafferma, inconsciamente nel primo e in modo scientemente progettuale nel secondo, l'impostazione generale del Pouncey che parla quasi inscindibilmente di "Arte Adriatica". Tale impostazione, con i dovuti discrimini, non è negata dai più recenti e illuminanti impegni storico-critici di G. M. Pilo, di G. Fossaluzza e del Falcutti, fino all'illuminante lavoro dedicato all'arte di Ancona da Andrea De Marchi.

Non crediamo di operare un approfondimento anacronistico nel tornare a considerare le storiche tappe di una disamina tutta adriatica attraverso le esposizioni a cavallo della seconda guerra partendo con quella curata da Cesare Brandi nel 1935, passando attraverso la Mostra di Venezia 1948 e concludendo con la ricognizione espositiva di

Ancona 1950 curata da Pietro Zampetti. Di qui hanno fatto rinfocolata eco le recentissime manifestazioni costiere *L'Aquila e il Leone* con polo centrale a Fermo e il *Restauro di capolavori dall'Istria* di Trieste, ove convergeva da Portorose ad essere ancora ammirata la *Madonna col Bambino* di Alvise Vivarini del 1489, tanto utile a dettagliare interscambi stilistici nella nostra area di indagine.

Se per scultura e architettura sacre vale il pronunciamento ad un ritardo progettuale del primo Quattrocento, la pittura adriatica si farà nel sec. XVI avveniristica con un balzo ai nuovi psicologismi già tardo rinascimentali. L'indipendenza da obblighi di committenza lasciano Lorenzo Lotto e Tiziano Vecellio liberi di sperimentare con risultati ben noti. Per il Lotto basti citare gli epigoni concettuali costituiti dall'"esistenzialista" pala recanatese dei domenicani (1508!) e gli iconologicamente strambi affreschi di Loreto (1556), mentre per Tiziano il sortilegio onirico crepuscolare della *Pala Gozzi* (1520!) e l'illuminismo impressionista della *Crocifissione* (1558) del S. Domenico di Ancona.

III - *La Scuola di Ancona e il Rinascimento Adriatico:*

Il fronte interno e le influenze foreste gettate nella Marchia Anconae

Un ringraziamento a Marcello Mastrosanti

Come suggerisce Stefano Papetti, un criterio nell'indagine artistico-architettonica non trascurabile è quello seguito da Anna Lo Russo Romito, che parte dalla Puglia al fine di risalire in ogni senso a congiunzioni tra i vari segmenti delle produzioni costiere. Con tale criterio riscopriamo Jacobello, da noi analizzato nei transiti opposti che da nord lo vedevano gradualmente estendere l'influenza della propria bottega, dipingere su marmo per la cattedrale di Lucera. Con questa trasmissione l'area pugliese, più segnatamente per la pittura, entra nell'area d'influenza estetico-artistica veneziana.

Anche Zanino di Pietro, considerato in precedenza per i suoi rapporti con Ancona e le Marche dal ponte inaugurato da Pietro Zam-

petti e riformato da Federico Zeri e posto sotto nuove indagini divulgative da numerosi atenei, dipinge in Puglia per la cattedrale di Ruvo la *Madonna col Bambino e S. Sebastiano*.

Un ambizioso rilancio di Ancona comincia col consolidato passaggio di Margherito poiché: *petra manet* mentre spesso *picta fugant*. Valente pittore oltreché scultore e architetto, Margheritone d'Arezzo è uno dei primi ad avviare le caratterizzazioni di una scuola locale, segnando una prima influenza toscana pre-giottesca.

Margherito disegna quattro grandi archi nel fronte del Palazzo del Governo degli Anziani lato monte nella sua prima versione, sovrastati da finestre. Nelle lunette superiori degli arconi erano forse inscritte le quattro storie dell'Antico Testamento. Seguendo tale descrizione viene il sospetto che l'intervento potesse riguardare l'odierna sede della Soprintendenza (palazzo del Senato). Ciò, oltre a ribaltare un'acquisizione architettonica, preme all'esigenza di una storia della scultura di Ancona.

Passano solo 30 anni e compare nei documenti anconetani all'attenzione di Marcello Mastrosanti quel Buonamico di Cristoforo, i cui quadri strappati alle pareti del camposanto pisano sono scampati alla colatura del piombo dei soffitti dovuto al calore seguita ai bombardamenti della seconda guerra mondiale. Col Buffalmacco si era definito uno stretto rapporto tra pittura e letteratura, viste le evidenti suggestioni del dettato boccaccesco sul tema dell'ineluttabilità del contagio da peste. Molto fu infatti recato del repertorio dantesco e macabro, riferibile ad epidemie e morte che permeano la cultura delle corti discoste dalle rive adriatiche, attraverso le rotte montane di terra da Vincenzo Da Castua in Croazia.

Non siamo però certi che l'estratto documentario anconetano riguardi proprio il maestro toscano, ma l'ipotesi è suggestiva, tanto che restiamo ancora a domandarci dove un artista trecentesco abbia potuto o voluto operare.

In assenza di più precisi documenti è certo che la chiesa di S. Maria in Turriano (poi S. Primiano) avrebbe potuto regalarci, prima della

rovinosa sistemazione iniziata nel 1591 e favorita da Sisto V, un patrimonio pittorico rilevante, oltre a quello musivo derivante dalla sua gestazione paleocristiana e bizantina.

Il Trecento, che vede svilupparsi l'adriatica Scuola di Ancona, è lacunoso di documenti, che cominciano sostanzialmente nel 1344, come evidente nei registi di Mastrosanti e Mazzalupi. Sulla pura base di questa pur amara considerazione, compaiono in quell'anno fatti che coinvolgono pittoreschi nomi di artisti transitanti o stanziali della scena anconetana da cui possono essere tratti proficui spunti.

Ritroviamo infatti senza sorpresa il Maestro Simone di Memmo (Martino) proveniente da Siena, che è documentato in Ancona nel 1344, mentre l'anno seguente un atto riporta, grazie al Mastrosanti, il nome di Lippo di Memmo, che conoscevamo aver lavorato alla volta della Loggia dei Mercanti e agli affreschi contenuti nella chiesa di S. Nicola dei padri filippini.

Ecco riconfermato il legame con Siena, proprio a proposito di un tratto della storia urbana misero di riferimenti. Da queste indicazioni sulla cultura artistica antecedente la metà del sec. XIV, è un giottismo plurale a giungere ad Ancona in sede curtense ampiamente digerito dagli autori senesi, con soggetti e tematiche apertamente civili. Potremmo anche illuderci di aver avuto membri della bottega di Simone Martini, se non il caposcuola stesso prima della sua partenza per Avignone, che cercava forse scampo alla pestilenza, come invano fecero i Lorenzetti, di cui si arresta ogni traccia proprio nell'anno della comparsa di Maestro Simone di Memmo in Ancona. E se ciò fosse, quali sono gli altri esiti del legame di Ancona con Siena e quale il fasto e la ricchezza urbani in un'epoca ancora dichiaratamente comunale?

Della presenza di Egidio Albornoz e della complessa quantità e qualità di artisti, artigiani e lavoratori che ospitò nella Sede Papale, durante la sua vacanza avignonese, la Scuola si nutrì e costituì. E lo vedremo.

Poi il passaggio e la permanenza (!) di quell'Andrea da Bologna, di cui Mastrosanti ci dà più completo nome in Maestro Andrea del fu

Desolai da Bruno. L'importazione dei modelli emiliani, già rifratti a Pomposa e in parte anche ad Aquileia, giunge o culmina in Ancona nel 1377 grazie anche ad Andrea De' Bruni, di cui abbiamo avuto modo di trattare a proposito del soggetto della *Deesis* nel libro *Mètadriatico*.

Ecco pure che su altro e non opposto fronte, un primo ponte con la cultura delle corti appenniniche, tra le quali centrale diverrà quella camerte, è gettato dal passaggio di Diotallevi di Angeluccio di Esanatoglia. Nel catalogo del Diotallevi è stata favoleggiata qualche influenza nel ciclo della chiesa comitale di Castelferretti, che riguarderebbe i soli tre quadri arcaici (cosa che oggi non suona così debole) mentre se ne rimpiangono gli affreschi perduti nel rifacimento della S. M. Maggiore dei francescani.

Come riporta Mastrosanti, confermando la teoria da me più volte espressa sulla base dei discordanti documenti forniti dal Gianandrea nel 1890 e riesaminati alla fine degli anni Settanta, Olivuccio potrebbe non essere camerte, ma nativo di Recanati nella geografia ipotetica della sua formazione e consolidamento della fama, tra le committenze lauretane e recanatesi.

Il lungo pontificato di Martino V porta poi in Ancona Pietro di Domenico, talora detto provenire da Venezia - dove però si è forse solo aggiornato, divenendo uno dei primi affreschisti a creare un tramite anche con la Dalmazia.

Nel 1425 Bartolomeo Di Tommaso da Foligno, libero dalla Signoria dei Trinci e prima dell'annessione al *Patrimonium Beati Petri* della città natale, aggiunge la vivacità narrativa della cultura umbra nel superamento dei modelli trecenteschi romani, alla cui luce Giotto aveva attinto i primi riferimenti classici. Nello stesso anno è in Ancona Giovanni di Maestro Guglielmo, figlio dello scultore cui si attribuisce la Croce superstite della chiesa di S. Pellegrino, quanto possono essergli ascritti interventi nella cattedrale e nella chiesa di S. Maria della Piazza.

Nel 1426 fanno apparizione, sulla scena documentaria redatta utilmente da Marcello Mastrosanti, Giovanni Bono di Corrado, che abita

in Ancona e fa parte della bottega di cui Olivuccio e Giovanni Di Schiavonia, descritto come carpentiere e incorniciatore dei lavori di bottega.

Qui nasce il problema su Giambono: fu di certo affermato come pittore? Di lui non abbiamo nulla di certamente attribuibile e non fa eccezione a questo il Sant'Andrea, transitato nel mercato antiquario, attribuitogli senza alcun elemento di raffronto d'opere o atti. Giambono Di Corrado è un fulmine a ciel sereno essendo non facile vedere in lui caratteri formativi e, proveniente dalla Dalmazia, si è infatti forse naturalizzato in Ancona dopo il trasferimento. Se volessimo seriamente individuare nel corollario della Marca Anconetana la mano di Giambono, dovremmo confrontarci con il preparatorio lavoro dei ragusini Dobricević e Bozidarević e ricercare, come ho fatto senza successo, documenti a suo riguardo nella città patria. Giovanni Bono, collaboratore e/o amico stretto di Olivuccio non è più giovane e si sa come, dopo la morte del maestro, avvii collaborazioni coi Malatesta, trovando lavoro persino a Firenze, inflazionata di nuovi maestri. Ma non una sola opera che confermi o smentisca queste supposizioni.

Elementi sulla Scuola di Recanati ci giungono a cavallo del 1431, anno in cui s'ipotizza la morte Pietro di Domenico, che lascia la bottega gestita dal nipote Domenico di Paolo col fratello Pietro (da Recanati). Quello recanatese è un fronte iconografico d'immigrati così a lungo ospitati da registrare nel proprio nome la località natale. Giacomo di Nicola, alla morte di Pietro, ereditato il costruito stilistico, ne eredita ora le committenze provinciali, fronteggiando le esigenze decorative lauretane e mantenendo rapporti con Ancona.

Seguono documentate in Ancona presenze padovane, foriere della lezione di Donatello, con Francesco d'Antonio, qui attivo nel 1431, mentre alla combriccola dorica nel 1437 si unisce un allievo di Giannetto di Mastro Antonio da Padova, che non sappiamo se possa coincidere con il litigioso maestro Giannetto dalla Dalmazia in Ancona. Poi un tale Michele di Marco da Zara porta con sé altri contributi

dalmatici sebbene lontani dalle innovazioni di Giorgio di Matteo.

È il 1435 quando giunge da Firenze Antonio di Domenico d'Angelo, padre di Nicola e cinque anni dopo arriva pure maestro Giuliano di Cristoforo, che, presa casa presso S. Maria del Mercato (S. M. della Piazza), è incaricato di costruire e dipingere un altare in S. Agostino. Quando ciò accade Piazza Nova confina con l'odierna Piazza del Teatro, ove aveva bottega Olivuccio. Nello stesso anno Giovanni Bono è detto venire da Siena, elemento che ribadisce come i toponimici siano impossibili a verificarsi univocamente.

Nel 1438 la comunità ebraica è già importante e vive un rapporto di piena integrazione, sebbene il camposanto sia munito della cinta a riparo di eventuali atti vandalici. Citiamo il fuggevole dato fornitoci da Matteo Mazzalupi per un'ipotesi di più che una tolleranza di Olivuccio alle istanze sioniste.

Nel 1465 si predispongono restauri della chiesa di S. Stefano, l'anno precedente ne era stata costruita la torre campanaria e seguendo gli atti del Mazzalupi sono ricostruite "due volte e una scalea". È forse la chiesa da me individuata come inglobata in palazzo Cresci Antiqui su Via del Porto o è S. Maria della Piazza prima della nuova titolazione?

La notizia più attesa e ora con alcune varianti confermata e circostanziata riguarda il transito di Piero Della Francesca, riportato in Ancona nel 1440 (Vasari) ottenendo committenza per la cattedrale di S. Ciriaco. Piero giunge cinque anni prima di mettere mano al *Battesimo di Cristo* e non è ancora assunto alla notorietà con il ciclo sulla *Leggenda della Vera Croce*. Tornerà per certo per accettare la committenza dei Ferretti per il *S. Girolamo implorante la Grazia Divina* come ha proposto A. De Marchi e per accettare l'eccellente commessa da Papa Pio II (per la Flagellazione di Urbino), completato il ciclo aretino l'anno stesso in cui il Piccolomini sale al soglio pontificio.

Il legame con la bottega di Borgo S. Sepolcro è probabilmente mantenuto nel tempo da Marco di Angelo in favore del maestro.

L'apparato monastico anconetano è assai articolato e tuttora in

espansione, tanto che nel 1447 nel *fondo Penoclara*, presso il convento di S. Giovanni, sono in attività le due chiese *foris portas* della S. Madalena e dell'Oliveto.

La bottega di Olivuccio, da tale inesausta espansione di chiese e conventi, trae inevitabili profitti, tanto che in bottega entrano altri collaboratori provenienti da vari orizzonti, come l'albanese Maestro Blasio. Lo scultore si radica proprio nell'anno della committenza di Grazioso Benincasa a Giorgio Di Matteo il Dalmatico, che a sua volta fonda in Ancona un gruppo di lavoro allo scopo di completare i cantieri sistematicamente interrotti dopo ottenuto il primo ingente incasso. L'intermediario più illustre di Giorgio è in tale fase Andrea Alessi (De Leze) da Durazzo.

La Scuola di Ancona vive così in questi anni la sua terza fase, dopo la fase inaugurata durante la reggenza dell'Albornoz da Andrea da Bologna e quella seguita dall'epoca del Ciccarello. È la fase fiorentina, in cui si digerisce tardivamente ogni rinnovamento, ma con esiti "esistenzialisti" e drammatici già del tutto adriatici.

L'ordine dei domenicani è assai potente tanto che nel 1450 nella chiesa, rinnovata con paramenti rinascimentali, è aggiunto un altare dedicato a S. Biagio degli Schiavoni, da cui deriviamo che la comunità dalmata-ragusina sia così ufficialmente accolta nel tempio fulcro della vita culturale e politica cittadina. Due acquisizioni importanti che preparano la comparsa agli atti, venuta l'anno seguente, di Giorgio il Dalmatico, fino al 1488, anno in cui sarà podestà di Ancona uno zaratino.

Il caposcuola del momento, che definiremmo trasduttore dei modi talvolta genericamente toscani, è dunque Antonio di Domenico D'Angelo da Firenze, che cura la formazione del di lui più famoso figliolo, Nicola, che inizia a muovere i passi nel 1452. È lui il preferito tra i locali da Enea Silvio Piccolomini (Pio II).

Tardivamente convergono alcuni severinati e Marino di Severino di Cola ottiene committenza in Ancona nel 1459. Tralasciando i molti

locali e immigrati dei quali ci pervengono nomi pressoché sconosciuti, dal Mastrosanti pedissequamente allineati, si conferma che Melozzo attraversi le porte uriche per lasciare pitture parietali nel palazzo del Governo di Ancona.

Si celebra in tal modo l'arrivo delle grandi personalità della scena pittorica nazionale, così diversi e forti in personalità, che scombinano irreparabilmente l'unità stilistica sofferatamente protetta dal binomio Olivuccio Di Ceccarello-Nicola Di Maestro Antonio. Luca Signorelli, che ha appena compiuto la *Madonna col Bambino quattro Santi e Tre Angeli* per il Duomo di Perugia prosegue il suo pendolo fruttuoso con le Marche e getta aloni sui nostri.

Primo e unico pittore fiammingo che trovi committenza nei tradizionalisti confini e gusti anconetani è Giovanni di Luigi di Buonacorsio da Amburgo, ospitato nel 1487 e proveniente da Venezia. Segue poi con Marcello Mastrosanti la scoperta di altri indigeni come Nicola di Giorgio in seno ad una ragguardevole sequela di transiti adriatici cronologicamente contati da Angelo di Nicola di Greco, cui segue il ragusino Luca di Panno, il veneziano Pietro di Stefano, lo zaratino Giovanni di Buscaretto, il pugliese Bernardino di Giovanni da Santo Elo. Da orizzonti non adriatici giungono invece il mantovano Rinaldo di Domenico e Giovanni di Petrino proveniente da Gaeta.

Intanto Giovanni Bono di Corrado, in casa di Olivuccio dal 1426, accettata la committenza a Norcia nel 1442, parte col famoso gruppo di cui racconteremo le imprese, per ristabilirsi in Ancona fino al 1450. Otterrà lavoro presso i Malatesta e nel 1457 avviene a Rimini ove un ulteriore contatto con la pittura di Piero Della Francesca. Giambono è però vecchio e malato per donarsi a senili sperimentatismi, sebbene morirà in Ancona ben dieci anni più tardi, trovando nel frattempo modo di fare un viaggio a Firenze.

Intanto Pietro Di Domenico per atti documentati precedere il 1415 (in cui è detto dopo che veneziano *montepulcianese*, cioè quasi recanatese) conferma che i toponimici non abbiano attendibilità definitiva

poiché attribuiti onorificamente dai notai del luogo in cui compiono operare, vedi l'aver per secoli chiamato Giorgio da Sebenico poiché autore del complesso di S. Giacomo.

In ogni caso Recanati è il tramite geografico tra la costa e le corti preappenniniche e il legame con Ancona si mantiene stretto, basti pensare al fatto pur irrilevante di Gaio di Olivuccio, descritto ebreo, figlio adottivo del maestro (Olivuccio), che da Recanati converge in Ancona nel 1442, proprio quando Giambono attua i suoi allontanamenti.

All'estinguersi della bottega, morto il capo Olivuccio non vi sono eredi artistici che sappiano mantenere il suo ruolo. Le ragioni si debbono individuare al mutare del gusto della committenza, che si è comunque aggiornata ai modelli toscani. Se consideriamo una delle ultime opere, la *Madonna in trono che allatta il bambino*, purtroppo in gran parte distrutta (committente madonna Piera) e probabile ex-voto per l'uscita da un focolaio di pestilenza, l'impostazione "olivucciana" mostra un artista mal sopravvissuto ai cambiamenti, a cui Antonio di Pietro da Cacciato, nobile anconetano, si accanisce a dare lavoro.

Lo stile instaurato nell'Ancona dal tardo Trecento regge fino agli anni immediatamente seguenti la morte di Olivuccio poi vacilla. Eppure troviamo ancora le eco di quel gusto, già antico molti decenni prima, quando si presentano autori arcaizzanti come Ferrer Bassa, che, a metà sec. XIV ricompone prototipi come la *Madonna dell'umiltà* cari al di Ceccarello. Con Olivuccio finisce un'epoca e agli estremi discendenti si sostituisce una nuova meteora creativamente indigena, la bottega di Maestro Antonio e suo figlio Nicola.

UN MARE PICCOLO LE CONTINUITÀ ARCHITETTONICHE E INSEDIATIVE TRA LE DUE SPONDE DELL'ADRIATICO

Carlo Brunelli

La formazione di un'identità culturale avviene attraverso percorsi lenti di apprendimento e di assimilazione che dipendono dall'esistenza di un atteggiamento di reciproca curiosità nelle popolazioni che la compongono, dal desiderio di ri-conoscere l'altro.

Occorre superare la naturale fase iniziale di ricerca del somigliante a noi nell'altro per arrivare a conoscere ciò che differisce e farlo proprio, rendendo la storia dell'altro la nostra storia, la sua lingua la nostra lingua, i suoi valori e tradizioni i nostri valori e le nostre tradizioni.

Parlando di Adriatico come di una *koinè* culturale molto si è detto sulla vicinanza tra le città del litorale italiano e le città della costa dalmata. E in fondo è facile specchiarsi nelle acque di questo mare piccolo e rivedere le nostre antiche architetture in quelle dei centri storici della Dalmazia e del Quarnero, che parlano ancora veneziano. Ma questo atteggiamento esprime, anche inconsapevolmente, uno sguardo di rivalsa e un desiderio di ri-annessione che non favorisce certo l'auspicato sentimento di unione tra i popoli adriatici.

Quanto sappiamo della storia del popolo croato? Quanto ci riconosciamo nelle tradizioni culturali degli slavi e nel modo con cui guardano al mare volgendosi a occidente? Poco o nulla. E così ci precludiamo la possibilità di scoprire l'influenza che le culture illirica e slava hanno pur avuto nella formazione della nostra stessa cultura ed il rapporto di parentela che ci lega alle genti di là del nostro mare. Il complesso di superiorità, che io chiamo *complesso latino*, è il maggiore impedimento alla formazione di una identità adriatica. E proprio in quanto "latino",

dovremmo noi stessi adriatici di occidente considerarlo qualcosa di estraneo alla nostra origine remota.

Se assumiamo lo sguardo aperto del viaggiatore, geografo o commerciante che sia, invece di quello superbo dell'accademico, allora ci accorgiamo che esistono legami plurimi e reciproci che rendono davvero simile il modo di abitare la terra delle genti di Adriatico. Ma occorre cercare nelle cose che incontriamo nuove domande e non conferme perché, come afferma Nietzsche, per i pensatori *“è dannoso essere legati sempre ad una stessa cosa”*.¹

Nell'età del bronzo le popolazioni illiriche hanno costellato le terre ad oriente dell'adriatico, dall'Istria all'Albania, di insediamenti sorti su colline dalla sommità spianata artificialmente per ospitare le costruzioni in legno e terra cruda. Queste conformazioni prendono il nome di *Gradina*, in riferimento al significato della parola slava grad = città, luogo fortificato.

Identiche configurazioni compaiono anche nel territorio costiero delle Marche, specie in quello attorno al M. Conero ed anche qui, almeno in due occasioni, il loro toponimo è “gradina”, il che sembra alludere o a una presenza slava in questi territori talmente forte da attribuire un nome ai luoghi o all'esistenza di una radice linguistica comune pre-slava il cui significato potrebbe essere simile a quello della lingua dei nuovi arrivati o indicare qualcosa di differente.

Certo è che la moderna archeologia riconosce sempre più l'esistenza di un legame forte e costitutivo tra la cultura picena e quella illirica, che porta molti studiosi a sostenere che l'etnia safina (o sabina, sabella, sibillina) di cui facevano parte oltre ai piceni parte degli umbri, i marsi, i sanniti e i sabini propriamente detti, fosse di origine illirica.

Sta di fatto che fin dalle prime fortificazioni delle città murate, nate nell'età del ferro, le similitudini nelle forme degli insediamenti urbani

1 *Perdere se stessi. Una volta che si sia trovato se stesso, bisogna essere capace di tempo in tempo di perdersi - e poi di ritrovarsi: presupposto che si sia un pensatore. A questo è infatti dannoso essere legato sempre a una stessa cosa.* Friedrich Nietzsche - *Umano, troppo umano*, 1878

sono costanti e vanno quasi a definire un medesimo “immaginario urbano”, un vedere cioè in particolari morfologie della terra dei luoghi ideali per costruire forme urbane. Certo a questo aspetto deve aver contribuito, specie lungo le coste e nel periodo di fondazione delle principali città portuali, la presenza dei greci che tendevano ricercare siti adeguati ai loro modelli insediativi per fondare le loro colonie, come testimonia la specularità del sito di Ankon e di Epidamno (Durazzo).

In ogni caso la familiarità che rileviamo nelle costruzioni nelle città storiche della costa orientale, provenendo dalla sponda occidentale, non è riconducibile a quel solo “sapore veneziano” che pur caratterizza i monumenti più appariscenti, ma è il sintomo di un legame assai più esteso e profondo. Profondo perché capace di riprodursi al di là delle stagioni stilistiche in continui rimandi iconografici, assonanze, che spesso lasciano interdetti, costringendoci ad approfondire i motivi del riapparire di forme particolari di architetture e di insediamenti in un'altra regione dell'adriatico a distanza di tempo.

C'è una somiglianza, probabilmente cercata, tra il palazzo di Diocleziano di Spalato e la città ideale di Servigliano costruita nel 1773 dal papa Clemente XIV.

C'è una stessa particolarità, tra Ancona e Dubrovnik (Ragusa) che non risiede nel fatto che entrambe le città si strutturano su un corso (è anzi questa una caratteristica comune a molte città adriatiche) ma nel fatto che il corso nasce e si conclude in mare.

Così possiamo trovare attinenze tra l'impianto urbano rinascimentale di Pag e quello di Cagli, che richiamano il reticolo della città romana che struttura città di antico impianto come Zadar o Trogir.

Ma c'è in più qualcosa che va oltre il legame interno al sistema adriatico ed è un permanente sguardo verso l'esterno. La ricerca di legami con territori lontani a cui rimandano quei collegamenti commerciali che sono il vero tessuto connettivo della regione adriatica. Commerci che legano l'occidente, specie la Francia, Genova e Firenze, con le grandi civiltà dell'oriente.

E allora ci accorgiamo che nel gotico fiammeggiante di quel grandissimo architetto d'adriatico, da noi noto come Giorgio Orsini o Giorgio di Matteo, ma che in realtà ha un suo vero nome croato in Juraj Matejev Dalmatinac (1410-1473), emergono chiari rimandi alla Persia ed all'Arabia felix sapientemente fusi con la tradizione romanico-gotica e bizantina. Oppure notiamo come Luciano Laurana, anche lui dalmata, abbia inserito nel palazzo ducale di Urbino un esplicito riferimento alle architetture islamico-ottomane giacchè i due torricini non sono stravaganti soluzioni architettoniche frutto di invenzione artistica, ma, come ha affermato recentemente il geografo Franco Farinelli, sono due *minareti* del tutto simili a quelli che gli ottomani avevano aggiunto alla basilica di Santa Sofia di Costantinopoli pochi anni prima. Come simile al portale della bellissima moschea persiana di Yazd è l'intera composizione del portale urbinato, con le due torri e le logge mediane sovrapposte.

Al di là delle molteplici affinità elettive espresse delle personalità artistiche che hanno segnato l'ambito territoriale adriatico con le loro opere, emerge l'unitarietà stilistica adriatica nell'architettura religiosa nel periodo che va dal IX a XIII secolo e che potremmo definire stile "romanico-bizantino adriatico". La fusione tra impianti di tipo bizantino, sia centrati che basilicali, ed il linguaggio esterno in cui si ritrovano elementi del romanico lombardo-provenzale da vita ad una serie di forme architettoniche unite dal medesimo carattere stilistico diffuse su entrambe le sponde adriatiche. Talmente simili da confondere la loro esatta collocazione se viste su un album fotografico privo di didascalie. Così legate da far decidere alla comunità di Zadar, quando si trovò a dover ricostruire Sv. Stosja nel XIIIsec., che la loro chiesa assomigliasse a quella di Santa Maria della Piazza di Ancona.

Gli anni in cui i benedettini costruirono un così gran numero di chiese lungo le coste adriatiche furono gli anni delle crociate e dell'incremento esponenziale dei traffici commerciali verso il medio oriente. Sappiamo che i benedettini fondarono cenacoli a Zadar, Split, Dubrovnik

e su pressoché tutte le isole dalmate fin dai primi anni del IX sec., ma sappiamo anche, da alcune carte originali dell'abbazia di S. Maria delle Tremiti che conservavano uno strettissimo legame con la costa occidentale. E probabilmente così come la parte meridionale della Dalmazia, il Montenegro e la Doclea facevano riferimento all'abbazia isolana delle Tremiti, così l'abbazia di S. Maria di Portonovo doveva svolgere un ruolo di faro dei cenobi benedettini nel Quarnero e nell'alta Dalmazia, come testimonia il fatto che vi fu sepolto S. Gaudenzio, che dal 1030 al 1042 fu vescovo di Osor (Ossero).

All'interno dello stile "romanico-bizantino adriatico" emergono anche specifici modelli architettonici fortemente individuati geograficamente, che sembrano realizzate da una stessa squadra di costruttori. Mi riferisco, ad esempio, alle chiese delle valli dell'Esino e del Chienti, nelle Marche, o alle chiese a pianta polilobata dell'alta Dalmazia. Il modello marchigiano è facilmente individuabile nella forma cubica del volume fondamentale da cui emergono singole absidi nelle pareti laterali e tre nella parete di fondo e che dovevano avere, in origine, un doppio campanile a definire l'ingresso come una vera porta urbana, così come appare ancora oggi a S. Claudio in Chienti. La basilica di Corridonia ha poi in comune con S. Vittore di Genga, S. Maria di Moie e S. Croce di Sassoferrato una identica planimetria di tipo puramente bizantino.

Ma complessivamente, con tutta la ricchezza di forme e con l'emergere di spiccati modelli stilistici regionali, il romanico-bizantino adriatico si diffonde essenzialmente lungo la costa anche perché al di là dei monti di Dalmazia imperversavano i popoli slavi, da poco convertiti alla religione cristiana e, soprattutto nella parte meridionale, orientati verso l'ortodossia dopo lo scisma d'oriente del 1054.

Popoli slavi di cui noi adriatici "latini" sappiamo poco e poco in verità ci interessa in quanto consideriamo gli schiavoni dell'età storica (e non solo) alla stregua di popoli barbari.

Eppure, guardando all'architettura antica nelle terre balcaniche a noi vicine nei primi anni del XII sec. in una piccola regione montana della

Serbia chiamata Raska, ci si imbatte in qualcosa di inaspettato. All'interno del territorio slavo-ortodosso sorgono delle chiese che differiscono decisamente dallo stile greco-bizantino diffuso nelle aree circostanti e presentano caratteri fortemente simili a quelli del romanico-bizantino adriatico.

Il viaggiatore che ha in sé quell'indole adriatica aperta a conoscere il nuovo, la stessa indole che spinse Marco Polo verso l'estremo oriente, non può che chiedersi il perché di quell'anomalia e iniziare una appassionata ricerca. Che cosa accadde in Serbia perché si siano lì riprodotte forme architettoniche sviluppate nell'occidente adriatico un secolo prima?

La ricerca apre davvero nuovi orizzonti che disegnano nuove prospettive nella comprensione della nostra stessa storia e nell'importante fase culturale che si sviluppò nel centro Italia in quegli anni.

Nel 1166, otto anni prima del famoso assedio di Ancona da parte del Barbarossa e dell'eroico gesto di Stamira, nelle terre di Serbia Štěpán Nemanja vinse i suoi fratelli dopo essere fuggito dalla prigione in cui lo avevano rinchiuso conquistando il titolo di župan (principe) della Raška sotto la protezione di San Giorgio, cui attribuiva il merito di averlo liberato dalla prigionia e in onore del quale costruì il grande monastero di Đurđevi Stupovi presso la capitale Ras, oggi chiamata Novi Pazar.

L'edificio, per la sua collocazione alla sommità di un alto colle da cui si domina con lo sguardo un vasto territorio, ha una chiara funzione celebrativa, un *omphalos* della terra del popolo serbo, ma anche un manifesto stilistico-culturale dell'identità nazionale.

Infatti dopo pochi anni Štěpán Nemanja costruirà il monastero di Studenica, suo figlio Rastko costruirà quello di Ziča, e i successori al trono proseguiranno l'opera con il monastero di Mileševa, di Gradac, Sopočani, tutti collocati nell'area della Raška e Visoki Dečani, il più tardo risalente al 1317, appena più a sud nella Metohija.

Tutte queste costruzioni seguono un carattere stilistico-architettonico autonomo, in cui la matrice bizantina è caratterizzata da una forma planimetrica essenziale, priva di colonne, e da un'immagine esterna che nelle forme, nei materiali e nelle soluzioni decorative, denota caratteri

chiaramente romanico-lombardi. Un volontario riferimento allo stile diffusosi nelle coste dell'adriatico un secolo prima, come dimostrano alcuni particolari: il tiburio ottagonale deformato sulla geometria di un ellisse del tutto identico nella chiesa di Đurđevi Stupovi e in S. Vittore alle Chiuse, o la planimetria con secondo ordine di navate più corto di S. Maria di Portonovo che assomiglia a quella di Visoki Decani.

La scuola della Raška è quindi la culla contemporaneamente della politica della cultura, dell'arte e della religione serba, dove emerge con forza la volontà di auto identificazione, distinguendosi e mantenendosi in equilibrio tra Bisanzio e Roma, tra l'impero tedesco e la Francia.

Nel 1192 il figlio primogenito ed erede al trono di Stefano Nemanja, Ratsko, dopo vittoriose imprese in battaglia si ritira nel convento di Hilandar a Monte Athos. Il padre dopo 4 anni abdica al trono e raggiunge il figlio nel ritiro monastico.

Un evento scioccante all'epoca in cui la natura guerriera dei regnanti predominava su ogni sentimento religioso. Un evento la cui notizia girò senza dubbio l'Europa e che anticipò un'altra eclatante conversione come quella di San Francesco di Assisi, avvenuta appena una dozzina d'anni più tardi.

Come San Francesco, Ratsko, che assumerà il titolo di San Sava ed è da sempre il santo più venerato di Serbia, fonda una nuova chiesa: l'*autocefala* chiesa ortodossa di Serbia, proprio mentre il fratello Stefano Provcenani viene incoronato primo re di Serbia dal papa cattolico.

Gli oltre due secoli in cui fiorisce la scuola della Raška sono i secoli in cui si afferma nei balcani il primato della nazione serba, conclusosi con l'arrivo dell'ondata ottomana a partire dalla tragica battaglia della piana dei merli (Kosovo, 1389).

La stabilità della Serbia favorì l'affermarsi della rotta commerciale che passa per Ragusa - città occupata da Stefano Nemanja a cui garantisce tributi per mantenere il libero commercio - ed Ancona, collegando Firenze, la Francia, le Fiandre e l'Inghilterra con Bisanzio e l'oriente. Una rotta protetta dalle mire di egemonia di Venezia e dell'imperatore tedesco.

E lo stato serbo si muove con abilità per mantenere saldi legami coi regni d'Europa e garantirsi la considerazione in particolare del Papa. Stefano Provençani, successore di Štěpán Nemanja, sposa Anna Dandolo, figlia del Doge di Venezia, e Uros I si unisce ad Elena d'Angiò, negli anni in cui Carlo d'Angiò, sostenuto da Ancona, prende possesso del meridione d'Italia e di Durazzo.

Il periodo dal XII al XIV secolo, grazie all'importanza della rotta commerciale garantita dalla presenza della nazione serba, è il periodo più florido per la repubblica marinara di Ancona e accanto agli scambi economici si sviluppavano scambi nella cultura e nell'arte. Ed erano gli ordini religiosi a farsi "mercanti" di questi valori.

La presenza dei francescani in Serbia a partire dal riconoscimento dell'ordine è certo e alcuni storici locali hanno approfondito il loro ruolo diretto o indiretto nei cicli pittorici che rivestono l'interno delle chiese della Raška e che, alla pari dello stile architettonico, rivelano una originale ricerca stilistica.

Si sa ad esempio che sotto la protezione della regina cattolica Elena IV operarono a Gradac maestri francescani, per nulla intimoriti nel collaborare alla costruzione di una chiesa consacrata al culto ortodosso. Ed è documentato che il mastro costruttore della chiesa di Visoki Decani fu tal frate Vito da Cattaro.

Gli affreschi della Raška mostrano infatti una progressiva evoluzione dagli stilemi classici bizantini. Pur mantenendone le caratteristiche compositive e figurative, peraltro del tutto simili a quelle diffuse nell'arte italiana del periodo, si assiste ad una maggiore laicità espressiva della pittura che si mostra, anche attraverso innovazioni cromatiche, originalmente aperta ad un'idea di bellezza umana del tutto estranea alla severità teologica della iconografia bizantina.

Mancano le profondità semiprospectiche che saranno proprie della pittura giottesca, ma è presente qualcosa che anche a Giotto rimanda.

Si potrebbe pensare che l'evoluzione stilistica toscana, o che i caratteri della pittura umbro-marchigiana e romagnola, abbiano influenzato,

attraverso i francescani, la pittura serbo-ortodossa del XIII e del XIV secolo, e probabilmente questo è realmente accaduto.

Ma analizzando alcuni dipinti in riferimento all'epoca della loro produzione non possono non affiorare dubbi circa alla eventualità che la contaminazione abbia avuto anche un forte andamento opposto.

Lo splendido affresco dell'annunciazione sulla parete del monastero di Milesevo, noto in Serbia come *l'Angelo bianco* fu dipinto da un ignoto artista attorno al 1240. Oltre quaranta anni prima della prima produzione di Giotto.

Eppure quel dipinto sembra essere un errore storico, tanto forti emergono aspetti espressivi non soltanto riferibili alla successiva scuola giottesca ma quasi anticipatori dello spirito rinascimentale.

La posizione del corpo e la morbida piegatura del braccio e della mano, la leggerezza della veste rimandano alla grazia di un Botticelli o all'angelo della vergine delle Rocce di Leonardo. Il volto ha un'espressività del tutto nuova, sembra voler parlare a chi lo osserva e affascinarlo con una bellezza androgina inaccettabile al mondo bizantino.

Che quel dipinto abbia colpito chi, come i francescani, intendeva santificare la bellezza dell'uomo e della natura nella venerazione di Dio, è ipotesi del tutto plausibile. E che quel dipinto fosse ben conosciuto agli artisti italiani dell'epoca lungo la rotta di Ancona e Ragusa lo testimoniano chiare similitudini in due annunciazioni dipinte a Siena e a Roma vari decenni dopo da Duccio da Boninsegna e da Jacopo Torriti.

Ma questa è solo la più appariscente di una moltitudine di riferimenti che fanno pensare ad un fitto interscambio stilistico soprattutto tra la Serbia e le Marche e che probabilmente ha avuto una grande importanza nella genesi della pittura del tre- quattrocento nelle Marche e nella Romagna. Una relazione di cui sappiamo oggi troppo poco ma che potrebbe portare anche a cambiamenti profondi nelle nostre attuali convinzioni.

Si evidenzia quindi la necessità di approfondire ed ampliare la nostra conoscenza della storia e dell'arte dalla nostra terra alle terre d'oltre-

mare di cui sappiamo ancora troppo poco. Terre che dobbiamo alla fine considerare radice della nostra cultura alla pari di quelle della sponda in cui abitiamo. Non soltanto per le affinità manifeste, conosciute o potenzialmente conoscibili. Né per l'affinità etico-genetica dovuta alle potenti migrazioni che, specie dopo la peste di fine trecento, portarono a ricolonizzare più volte le Marche di schiavoni e albanesi che con il loro sudore hanno nutrito le nostre colline e generato quel paesaggio rurale mezzadrile nelle cui residue tracce ci riconosciamo oggi marchigiani. Né ci deve indurre a questo intimo ricongiungimento lo scoprire quanto assomigli al nostro paesaggio quello delle vallate della Serbia centrale, della Raška, dove ritroviamo gli stessi *pajari*, la stessa umana e semplice ruralità nella quale siamo cresciuti.

Più forte è la consapevolezza che l'insieme di questi più che validi motivi non è ancora tutto. Che c'è un livello superiore di affinità che valica la contestualizzazione storica per aprirsi ad una dimensione altra, a-temporale, ancora tutta da esplorare e da far germogliare.

Al di là dei singoli legami che nei secoli hanno segnato la vita delle comunità che guardano all'Adriatico c'è qualcosa che parla di una continuità di un modo d'essere, di uno stare al mondo.

Una dimensione di sensibilità poetica non retorica, che parla al cuore, assolutamente moderna, che traspare nelle opere delle genti di Adriatico. Nell'*Angelo bianco* di Milesevo come nel *miracolo di S. Nicola* di Gentile da Fabriano; nella rappresentazione magica della luce negli affreschi di Visoki Dečani o nelle geometrie di Valentini, nelle figure di Cucchi, di Trubbiani o nell'*angelo ribelle* di Licini, nell'infinto leopardiano e nei *comizi d'amore* di Pasolini, nelle simbologie metafisiche di Fellini e di Kustirica; nella dolcezza delle canzoni di Endrigo e nel *meraviglioso* gridato da Modugno... C'è come un filo invisibile che lega le genti d'adriatico e le porta ad avere un medesimo sguardo, disteso e sognante, come le acque del suo piccolo, intimo mare.

Bibliografia

- Anselmi S. 1978, *Aspetti economici dell'emigrazione balcanica nell'Italia centro orientale del Quattrocento*, in Società e storia, 4.
- Castellan G., 2004, *storia dei Balcani. XIV-XX secolo*, Argo. Lecce.
- Ducellier A., 1996, *Spostamenti individuali e di massa dall'Europa orientale verso l'Italia alla fine del medioevo: il caso dei popoli balcanici*, in Spazi, tempi, misure e percorsi nell'Europa del basso medioevo, Atti del XXXII Convegno storico internazionale. Todi 8-11 ottobre 1995. Centro italiano studi sull'alto medioevo, Spoleto.
- Wilkes John, *The Illyrians*, gennaio 1996, Wiley-Blackwell, Hoboken, New Jersey (USA)
- Cvetković Branislav, *Franciscans and medieval Serbia: the evidence of art.*, IKON 3-2010
- Bošković Đ., Čanak-Medić M. , *L'architecture de l'époque de Nemanja I. Les églises de Toplica et des vallées de l'Ibar et de la Morava*, Beograd, 1986; Stevović I, *Historical and Artistic Time in the Architecture of Medieval Serbia: 12th century*, Architecture of Byzantium and Kievan Rus from the 9th to the 12th Centuries, The State Hermitage Museum, St Petersburg, November, 17-20th 2009.
- Nešković J., *Djurdjevi Stupovi dans l'ancien Ras. Origine de l'architecture de l'église Saint-Georges et élaboration du type rascien de monuments dans l'architecture de la Serbie médiévale*, Kraljevo, 1984;
- Djuric V., *La peinture gothique à Byzance et chez les Serbes a la veille de la conquete turque*, Zograf, 18, Beograd, 1987, pp. 46-53; Korać V., *L'art catholique aux frontières du monde orthodoxe*, Zograf, 19, Beograd, 1988, pp. 19-24; Čanakmedić M., *The Gothic in Serbian Church Architecture during the Period from Žiča to Resava*, Resava Monastery. Its History and Art, Despotovac, 1995,
- Stevović Ivan, *historical and artistic time in the architecture of medieval serbia: 12th century*, Arch-Viz2. indd 2010
- D'Amico Rosa , *Sul crinale tra occidente e oriente, l'arte nella serbia*

del '200 come ponte tra culture e Tra Oriente e Occidente attraverso l'Adriatico- due regine della Serbia del '200 a Bologna', in 'Strenna storica bolognese' 1998

Radojčić S., *Mileseva*, Beograd 1963

Morlacchetti Erica, *La costa dalmata e i rapporti tra le due sponde dell'Adriatico attraverso le fonti del monastero benedettino delle isole Tremiti (sec. XI)», Mélanges de l'École française de Rome - Moyen Âge [Online], 128-1 | 2016)*

Natalucci Mario, *La vita millenaria di Ancona, vol. 1*, Canonici, Ancona 1975

Esempi di architetture romaniche sulle opposte sponde dell'Adriatico



Ancona - S. Maria della Piazza



Zadar - Sv. Stosija



Serramonacesca (PE) - S. Liberatore a Majella



Rab - Sv. Petar



Bari - S. Giorgio martire.



Trogir - Sv. Ivana Krstitelja

Esempi di romanico nella marca anconetana (XI sec.) e nella regione
serba della Rascia (XII-XIII sec.)



S. Vittore di Genga - 1060



Đurđevi Stupovi (Novi Pazar) - 1171



S. Maria di Portonovo - 1034



Monastero di Gradac - 1282



Duomo di S. Ciriaco di Ancona - 1000



Monastero di Studenica - 1190



Le rotte commerciali tra occidente ed oriente dal XI al XV secolo, con la posizione della Rascia e delle città di Ancona e Ragusa



Da sinistra a destra: Štěpán Nemanja come re di Serbia e come San Simeone, Ratsko Nemanja come San Sava



Stefano Uros I ed Elena d'Angiò alla guida del regno di Serbia nel XIII sec.



Affreschi nel monastero di Studenica - prima metà del XIII secolo



Il bellissimo affresco noto come “l'angelo bianco” - monastero di Milesevo (1240)

LA FIERA DELLA PESCA DI ANCONA TRA AUTARCHIA, RICOSTRUZIONE POSTBELLICA E “MIRACOLO ECONOMICO”

Roberto Giulianelli

1. Il contesto locale

A cavallo fra Otto e Novecento Ancona è un centro urbano che vive di attività terziarie. Eletta capoluogo di regione all'indomani dell'Unità, sin dagli anni Sessanta del XIX secolo aveva visto aggiungere alla sua schiera di impiegati privati una fitta rete di funzionari e di *travet* pubblici, distribuiti nelle appendici dell'amministrazione centrale dello Stato. Il terziario locale, tuttavia, riceveva grande alimento soprattutto dal commercio al minuto e, più ancora, dagli scambi e dalle iniziative a questi collegate che facevano capo allo scalo marittimo, polmone di un'economia altrimenti asfittica.

I traffici portuali trainano una città naturalmente proiettata verso un mare, l'Adriatico, vocato per collocazione geografica e conformazione fisica a svolgere il compito di ponte fra la penisola italiana i Balcani, il Levante e, certo per via più lunga, l'Estremo Oriente. È noto come fra medioevo ed età moderna Ancona avesse rivestito, rispetto a questo mare, l'intermittente compito di “finestra” o “sentinella”, confrontandosi con Venezia prima come città libera, poi come baluardo dello Stato della Chiesa. Un affresco analogo si era riproposto nella fase immediatamente postunitaria, quando per alcuni anni il centro marchigiano, approfittando della perdurante appartenenza asburgica della Serenissima, si era visto attribuire dal neonato Regno il ruolo di sede del Secondo Dipartimento militare marittimo, comprendente la costa fra Santa Maria di Leuca alle Bocche del Po. Di conseguen-

za, governo e parlamento avevano indirizzato verso Ancona cospicui investimenti per attrezzarne il porto, con l'obiettivo di renderlo uno scalo moderno e capace di disbrigare le strategiche funzioni militari e mercantili attribuitegli dallo Stato.

La Terza guerra d'indipendenza aveva però spezzato l'incantesimo, consegnando Venezia all'Italia e retrocedendo il capoluogo marchigiano a una funzione accessoria sullo scacchiere adriatico. Fra le conseguenze più immediate e perniciose di questo passaggio vi era stata l'interruzione del flusso di risorse finanziarie provenienti all'amministrazione centrale, interruzione che avrebbe lasciato incompleti gli interventi infrastrutturali avviati nel porto. Questi ultimi erano stati ripresi negli anni Ottanta e proseguiti in età giolittiana, consentendo allo scalo di accrescere, insieme alle sue capacità ricettive, un'efficienza generale preziosa per cavalcare la congiuntura economica d'inizio secolo. Nondimeno, quello anconitano era allora, e sarebbe restato lungo l'intero Novecento, un porto fortemente "passivo", dove cioè il tonnellaggio delle merci in arrivo superava di gran lunga quello delle merci in partenza. Alla negatività di questo saldo contribuivano, per un verso, il ruolo di crocevia delle materie prime di provenienza balcanica e mitteleuropea svolto a vantaggio di buona parte dell'Italia centrale e, dall'altro, la scarsità di prodotti di esportazione offerti dalla stessa città e dal suo retroterra.

L'acquisizione di Venezia nel 1866 aveva prodotto pesanti conseguenze anche sulla seconda delle attività marittime rispetto a cui Ancona vantava una solida tradizione: la cantieristica navale. All'indomani dell'Unità l'ex arsenale pontificio era stato riconvertito in uno stabilimento per la manutenzione e la riparazione del naviglio da guerra del nuovo Regno, mentre la costruzione dei mercantili - specializzazione produttiva che a lungo aveva contraddistinto l'impianto anconitano - era stata affidata a un modesto opificio confinato nella Mole vanvitelliana. Una volta traslata la flotta militare nella Laguna veneta, il cantiere era rimasto senza lavoro, ma più ancora si era scoperto incapace

di adattarsi alla rivoluzione dei trasporti che, in quegli anni, invitava le marinerie di tutto il mondo a sostituire i legni a vela con i più coriacei e veloci piroscafi in ferro/acciaio. Così, per trent'anni l'ex arsenale pontificio aveva funzionato a singhiozzo. La sua proprietà era passata dallo Stato al Comune e alla Camera di commercio, i quali lo avevano concesso in affitto a un paio di imprese meccaniche, nessuna delle quali in grado però di assicurargli un'adeguata continuità di azione. La svolta era avvenuta allo scadere del secolo, quando le sostanziose prebende pubbliche messe a disposizione per la fabbricazione di navi in acciaio prima dalla legge Boselli del 1885, quindi da un analogo provvedimento del 1896, avevano attirato ad Ancona il genovese Ferruccio Prina. Imprenditore, ma più ancora speculatore di borsa, Prina aveva appositamente fondato la società Officine e cantieri liguri-anconitani, ottenendo dagli enti locali la gestione dello stabilimento, nel quale aveva avviato lavori di ammodernamento impiantistico e inserito tecnici e manodopera esperta provenienti da Genova.

Così, il cantiere aveva fatto ingresso nel Novecento, proponendosi come una fabbrica di dimensioni medio-piccole, con limiti strutturali e organizzativi che si sarebbero rivelati duri da superare, tuttavia dotata anche di apprezzabili qualità, specialmente sul versante della forza lavoro. La stella di Prina si era eclissata nel volgere di pochi anni. Nel 1906 il contratto di affitto dello stabilimento anconitano era stato perciò rilevato dai Cantieri navali riuniti, fondati da Attilio Odero e Giuseppe Orlando, già proprietari delle Acciaierie Terni, nel quadro di un progetto di integrazione industriale che ruotava intorno proprio alla maggiore impresa siderurgica italiana. Nel 1912 infine i Cnr, di cui faceva parte anche lo stabilimento di Palermo, erano passati sotto il controllo della famiglia Piaggio, già largamente impegnata in vari altri settori produttivi. Il cantiere anconitano aveva attraversato la parentesi bellica subendo pesanti danneggiamenti e rischiando la chiusura definitiva, prima di risollevarsi grazie alle commesse ministeriali veicolate dalla Mobilitazione industriale. Al termine del conflitto i Piaggio ne

avevano rilevato la proprietà dal Comune, proprietà che avrebbero mantenuto fino al 1971, quando i Cnr sarebbero stati salvati dal fallimento per mano del governo, il quale li avrebbe assegnati a Fincantieri, proiettandoli nella sfera delle Partecipazioni statali.

Rispetto ai traffici marittimi e alla cantieristica, fino al primo dopoguerra la pesca aveva recitato ad Ancona il ruolo del brutto anatroccolo, operando come attività puramente integrativa del reddito di particolari categorie di lavoratori. Fra questi ultimi si annoveravano i carrettieri e i burchiellanti, che a Torrette utilizzavano i trabocchi innalzati lungo la scogliera posta a difesa della linea ferroviaria Adriatica; vi erano poi i facchini del porto, i quali di sera o nelle giornate di scarso lavoro gettavano ami e reti dal Molo Nord dello scalo; non vanno dimenticati, infine, i contadini del Conero, le cui grotte scavate nella faleisia del monte custodivano le attrezzature impiegate per modeste battute di pesca. I più importanti centri ittici del medio Adriatico erano allora Rimini, Fano, Senigallia, Porto Recanati, Porto Civitanova e San Benedetto del Tronto, mentre ad Ancona il rapporto con il mare si risolveva negli scambi commerciali che facevano leva sul porto cittadino e alle attività a questi connesse, a cominciare da quella cantieristica.

Questo quadro aveva preso a modificarsi al termine della Grande guerra, quando le gravi necessità alimentari e occupazionali avevano spinto un numero crescente di persone a cercare riparo nel comparto ittico, non di rado avviando dal nulla piccole imprese cooperative. Negli anni seguenti l'emergenza postbellica aveva lasciato il posto a una metamorfosi tecnologica del settore che aveva finito per produrre, anch'essa, un effetto espansivo sulla pesca anconitana. La sempre più diffusa motorizzazione delle barche, alimentata dal governo fascista in virtù di un atteso ammodernamento del settore, aveva infatti indotto molti pescatori delle Marche meridionali ad abbandonare le località di origine e confluire nel capoluogo regionale, dove le acque del Mandracchio garantivano un approdo ben più comodo e sicuro. Questo consistente flusso migratorio proveniente da Porto Recanati, Porto Po-

tenza Picena e Porto Civitanova aveva sollecitato, a sua volta, i pochi pescatori anconitani a migliorare i propri mezzi, stimolando inoltre lo sviluppo di una cantieristica “minore” (gli opifici Castracani e Morini, in particolare), specializzata nel raddobbo e nella costruzione di barche da pesca. Infine, Ancona era stata la prima città italiana a tradurre in pratica la legge che nel 1929 aveva intimato ai centri costieri maggiormente impegnati nell’attività ittica di organizzare mercati comunali all’ingrosso, in modo da sottrarre la distribuzione del prodotto al controllo dei disonesti intermediari che frequentavano le banchine.

2. Gli obiettivi originari e le prime edizioni

All'alba degli anni Trenta la transizione può dirsi completata. La marineria anconitana ha aggiunto la terza componente, quella della pesca, alle due che ne avevano tratteggiato l'identità nel medioevo, nell'età moderna e nella prima parte di quella contemporanea. Non si tratta, peraltro, di un processo meramente endogeno. Lo sviluppo dell'attività ittica è funzionale al consolidamento di Ancona come ponte per la penetrazione commerciale e industriale nei Balcani iniziata già dai governi liberali a cavallo della guerra e, più tardi, dal fascismo. A questo obiettivo di politica estera, prima ancora che di politica economica, si affianca il progetto autarchico, disegnato da regime sin dalla metà degli anni Venti, ma divenuto concreto programma governativo solo in corrispondenza alla Grande crisi e alle sanzioni comminate dalla Società delle nazioni per l'aggressione italiana all'Etiopia. Nell'ambito dell'autosufficienza alimentare, indicata come finalità prioritaria per il paese, il regime punta su una marcata ascesa del settore ittico che transiti per il progresso tecnico dei natanti impiegati, l'aumento del volume del pescato, il perfezionamento delle tecniche di conservazione, trasformazione e distribuzione del prodotto.

È in questo contesto che la Fiera adriatica della pesca vede la luce nel 1933, in un'area prossima al campo sportivo Marotti, concessa dal

Dopolavoro ferroviario. Le edizioni tenute fino allo scoppio del secondo conflitto mondiale paiono rinviare a una sagra di paese, scandita da iniziative votate allo spettacolo piuttosto che dettate dal desiderio di sostenere il settore della pesca ed esibirne i progressi tecnici¹. A guardare meglio, però, questa lettura funziona solo per il primo biennio, dopodiché si assiste a un cambio di passo. La nuova stagione è introdotta da un cambiamento onomastico che trasforma la manifestazione in Mostra nazionale mercato della pesca. La Fiera del 1935 ha poco a che vedere con le raffazzonate edizioni precedenti: oltre duecentotrenta espositori, duecentocinquantomila visitatori, un ricco cartellone di convegni. Per la prima volta, il bilancio dell'iniziativa chiude in attivo, merito in parte dei generosi contributi versati da enti pubblici, banche, assicurazioni, società municipalizzate e ditte commerciali, in parte dei ricavi garantiti dai biglietti d'entrata e dall'affitto degli stand². La soluzione di continuità rispetto alle prime edizioni si completa il 30 novembre 1936 con l'istituzione dell'Ente autonomo Fiera di Ancona-Mostra nazionale mercato della pesca, alla cui presidenza, di nomina governativa, è chiamato il lauretano Italo Colombati. Si tratta di un parlamentare, uomo di fiducia del regime, già direttore della Società picena di elettricità e fondatore a Fermo - con Silvio Gai, altro imprenditore "elettrico" - del primo fascio di combattimento delle Marche meridionali.

Dal 15 luglio al ferragosto del 1939 si svolge l'ultimo atto antebellico della Fiera. Le originarie attese del governo sembrano soddisfatte: la manifestazione è visitata da mezzo milione di persone, dispiegandosi lungo quaranta padiglioni, che accolgono, fra gli altri, il Centro nazio-

-
- 1 F. Brinati, *I cinquant'anni della Fiera di Ancona*, in *Viaggio nel mondo della pesca. Itinerari di storia, ricerca scientifica, arte e tradizioni*, Ancona 1990, pp. 244-246.
 - 2 T. Lagalla, *Relazione tecnica*, in *III Mostra mercato nazionale della pesca. Relazioni morale, tecnica e finanziaria. Ancona 7-22 luglio 1935-XIII*, Ancona s.d.; B. Veneziano, *Relazione finanziaria*, *ivi*.

nale di propaganda peschereccia, il ministero della Marina mercantile, l'Ente nazionale di educazione marinara, importanti ditte conserviere e le maggiori imprese produttrici di motori navali (Ansaldo, Fiat, Tosi)³. A consacrarne il successo è la visita di Mussolini, giunto il 31 luglio a bordo di un motoscafo proveniente da Rimini⁴. Sebbene i 480 espositori presenti siano tutti italiani, il capo del governo annuncia che entro la decima edizione - prevista per l'estate del 1942 - la Fiera diventerà internazionale⁵. La guerra, esplosa un mese più tardi, non cancellerà questo proposito, ma certo ne rinvierebbe l'attuazione.

3. Internazionalizzazione e specializzazione

Durante il conflitto il consiglio generale dell'Ente Fiera continua a riunirsi in locali di fortuna, mentre l'area espositiva patisce gravi danneggiamenti. Al termine della guerra l'intera comunità cittadina, dalle imprese ittiche alla Camera del lavoro, dall'amministrazione comunale agli istituti di credito, coopera alla ripresa dell'iniziativa, facendo leva sull'appoggio dei parlamentari e dei ministri marchigiani, che ne sostengono il riavvio presso il governo nazionale.

L'Ente Fiera torna ufficialmente in funzione nel 1946 sotto la guida commissariale del sottosegretario alla Difesa Enrico Malintoppi, repubblicano, che l'anno dopo ne sarà nominato presidente. Mentre le Ferrovie dello Stato revocano la concessione del terreno dove si erano tenute le manifestazioni prebelliche, si fanno strada varie ipotesi sulla futura ubicazione del quartiere fieristico. Il governo decide, infine, che la Fiera risorgerà su un'area attigua al Mandracchio e sottratta al mare

3 Asan, Provincia di Ancona, Atti amministrativi, tit. XI, 1939-1941, fasc. 1941 - Pesca, pieghevole della Fiera della pesca, 15 luglio-15 agosto 1939.

4 Archivio storico Istituto Luce (d'ora in avanti, Asil), Cinegiornali, *Italia. Ancona. Mussolini ad Ancona per la Mostra del Ventennale e la Fiera della pesca, 9 agosto 1939*.

5 G. Meniconi, *Impianti, realizzazioni e problemi industriali in provincia di Ancona*, Ancona 1939, p. 122.

per mezzo dello scaricamento delle macerie provocate dai bombardamenti. La direzione dei lavori viene affidata agli ingegneri Alberto Podesti e Claudio Salmoni. La sistemazione dei nuovi spazi espositivi viene ultimata in tre mesi, con un largo uso di manodopera⁶.

A inaugurare la prima edizione postbellica è il neopresidente della repubblica, Luigi Einaudi. I battenti si aprono il 15 luglio 1948, al termine di una complessa fase preparatoria. La “Fiera della rinascita”, così come viene enfaticamente battezzata, acquista un inevitabile significato simbolico: Ancona, città provata dalla guerra - recita il cinegiornale che dà conto della manifestazione - si risolleva attraverso la sua marineria⁷. Al netto della presenza di alcune imprese produttrici di motori, questa edizione non riesce però a oltrepassare l'ambito regionale, un limite che resterà insuperato fino all'inizio del decennio seguente. L'iniziativa stenta a decollare, al punto che già nel 1949 è costretta ad aprirsi al settore venatorio nel tentativo di attrarre pubblico. Nel 1951 il Consiglio dei ministri le destina un contributo speciale per sanarne il grave deficit di bilancio, mentre la manifestazione riduce la propria durata da quattro a tre settimane. Un anno più tardi, tuttavia, per la Fiera si aprirà un nuovo corso.

Nel 1952 alla presidenza dell'Ente fieristico viene nominato il deputato democristiano Enrico Sparapani, il cui stretto rapporto con Fernando Tambroni costituirà uno dei fattori determinanti dello sviluppo che la manifestazione conoscerà di lì a breve. Sottosegretario alla Marina mercantile, Tambroni fa in modo infatti che alla Fiera sia accreditato uno stanziamento di cinque milioni di lire in base alla legge n. 20/1952 sulla pesca⁸. Più avanti, prima come ministro sempre della Marina mercantile, quindi in qualità di responsabile dell'Inter-

6 T. Pierfederici, *Un decennale che è vanto e orgoglio per una fiera distrutta*, in *Fiera di Ancona, 13-28 luglio 1957*, s.l. e s.d., pp. 5-6.

7 Asil, Cinegiornali, *Ancona. Einaudi visita la Fiera della pesca, 30 luglio 1948*.

8 Ente regionale fiere (d'ora in avanti, Erf), Fondo Fiera della pesca di Ancona, Verbalì del Consiglio generale, libro 3, n. 12, 30 giugno 1952.

no, infine da presidente del Consiglio, lo stesso Tambroni continuerà a dirottare sulla manifestazione anconitana robusti sussidi.

Già nell'ultimo scorcio della presidenza Malintoppi era riaffiorato il proposito, esposto da Mussolini nel 1939, di elevare il livello dell'iniziativa, facendone un incontro di caratura internazionale. Nel 1951 la giunta della Fiera affida a Pietro Rosetti, direttore della Associazione armatori motopescherecci di San Benedetto del Tronto, il compito di disegnare una manifestazione a più largo respiro, che la trasformerà in Mostra mercato internazionale della pesca e attività affini. Un tangibile salto di categoria si concretizza, però, non prima della metà del decennio, quando la manifestazione riesce ad aggiungere al primato conseguito all'interno del paese un crescente rilievo in Europa, affiancandosi idealmente agli appuntamenti francesi di Boulogne-sur-mer e Lorient, a quello danese di Copenaghen e, soprattutto, a quello norvegese di Ålesund.

Nell'edizione del 1953 si contano 28 presenze estere su un totale di duecento standisti. L'anno seguente, su poco più di trecento espositori, gli stranieri sono 52, in rappresentanza di sedici nazioni. L'apice viene toccato nel 1958, con 127 non italiani su un totale di circa settecento operatori presenti⁹. In questa fase, la Fiera si rivolge in particolare al bacino del Mediterraneo e al Medioriente; negli anni Sessanta, in virtù dei nuovi scenari aperti dal processo di decolonizzazione e dagli sviluppi della pesca oceanica, guarderà con interesse anche alle coste occidentali dell'Africa. Grande è la cura per i dirimpettai adriatici. L'Italia si trova adesso schiacciata fra la propria opzione atlantista e la necessità di dialogare anche con i paesi costieri che rientrano nella sfera d'influenza statunitense¹⁰, a cominciare dalla Jugoslavia. Si spiega

9 Ivi, libro 3, n. 15, 30 novembre 1953; A.B., *La grande affermazione della XIV Fiera di Ancona*, in «Il Gazzettino della pesca», 1954, n. 5; *Sintesi della organizzazione e dei risultati della XV e XVI Fiera internazionale della pesca*, ivi, 8 (1956); *Carrellata sulla XIII fiera*, in *Fiera di Ancona, 13-28 luglio 1957*, cit.

10 P. Frascani, *Il mare*, Bologna 2008, p. 171.

così il rilievo attribuito alla presenza della delegazione belgradese alla Fiera e il tentativo, operato dai dirigenti dell'Ente alla fine degli anni Cinquanta, di stringere rapporti con gli organizzatori dell'omologa manifestazione di Zara¹¹.

Mentre opera per darsi una veste globale, l'appuntamento anconitano si specializza ulteriormente, escludendo dal proprio programma tutte le iniziative estranee al mondo del mare. Vengono ripensate in tal senso persino le gare poste a tradizionale contorno delle esposizioni, gare che dal 1955 sono ricondotte all'interno del Salone internazionale del turismo e degli sport nautici, allestito parallelamente all'evento principale. L'inseguimento di una spiccata specializzazione - afferma nel 1960 il segretario generale dell'Ente, Manlio Parisi - sembra l'unica via per resistere in un paese dove, fra le fiere generiche, resistono solo quelle straordinariamente robuste¹².

Dalla metà degli anni Cinquanta l'affondo sulla specializzazione segue tre direzioni. Anzitutto, viene offerto maggiore spazio alle innovazioni tecniche, come per esempio le agili cassette di plastica al posto degli obsoleti, pesanti e antigienici contenitori di legno usati per il trasporto del pesce¹³. Si intensificano, inoltre, gli appuntamenti riservati a temi strettamente connessi all'attività ittica, fra cui risaltano nove edizioni delle "giornate veterinarie". Si tenta, infine, di favorire la ricerca di settore.

Su quest'ultimo versante, già nel 1949 il consiglio generale della Fiera aveva preso in considerazione l'opportunità di allestire ad Ancona un Osservatorio di biologia marina e della pesca¹⁴. L'ipotesi non aveva avuto seguito e lo stesso era accaduto nel 1957 in merito a un

11 Erf, Fondo Fiera della pesca di Ancona, Verbali del Consiglio generale, libro 5, n. 25, 23 luglio 1958.

12 *Ivi*, libro 6, n. 30, 28 novembre 1960.

13 Brinati, *I cinquant'anni della Fiera di Ancona*, cit., pp. 258-259.

14 Erf, Fondo Fiera della pesca di Ancona, Verbali del Consiglio generale, libro 1, n. 9, 28 dicembre 1949.

auspicato Istituto tecnico per la pesca. Nel 1968 va a buon fine, invece, il proposito di ospitare nel quartiere fieristico un Laboratorio di tecnologia della pesca gestito dal Consiglio nazionale delle ricerche¹⁵. Unico nel suo genere in Italia, il laboratorio del Cnr si prefigge l'obiettivo di scoprire banchi di pesca non ancora sfruttati nel basso Adriatico, dar vita a una zona di ripopolamento nello specchio di mare antistante il capoluogo marchigiano e progettare apparecchiature elettroniche per lo studio dei fondali e degli effetti distruttivi delle reti a strascico¹⁶. Più tardi, da una sua sezione prenderà origine l'Istituto di ricerca per la pesca marittima (Irpem).

La Fiera è attiva anche sul versante dell'istruzione professionale, dove partecipa al progetto di istituire ad Ancona una facoltà universitaria della pesca. Se ne parla per la prima volta durante l'edizione del 1954¹⁷. Dieci anni più tardi l'economista Giorgio Fuà torna sulla questione ragionando, insieme alla dirigenza dell'Ente fieristico, intorno all'organizzazione di un apposito corso di laurea nella locale Facoltà di Economia e commercio, fondata nel 1959 come appendice della libera Università di Urbino. L'idea sarà ripresa all'indomani della legge sulla pesca del 1969, promotrice di insegnamenti relativi all'attività ittica negli atenei e negli istituti superiori. Si avvia così il percorso che nel 1990 porterà all'istituzione di un "indirizzo marino" nell'ambito del corso di laurea in Scienze biologiche dell'università anconitana¹⁸.

4. Crisi e riorganizzazione

L'obiettivo di imporsi come appuntamento di rilievo europeo com-

15 Cnr, «Bollettino ufficiale», 1° supplemento, 10 giugno 1968.

16 Erf, Fondo Fiera della pesca di Ancona, b. 16, fasc. 173, Programmi di ricerca per l'anno 1973 e relativi preventivi di spesa - Laboratorio di tecnologia della pesca, s.l. e s.d.

17 F. Virdia, *Ancona fulcro dell'Adriatico*, in «Il Gazzettino della pesca», 1954, n. 5.

18 *La Fiera di Ancona dalla ricostruzione ad oggi (1948-1996)*, a cura di A. Napolitano, Ancona 1996, pp. 8-9.

porta, per la Fiera, una profonda ristrutturazione interna. Dal 1954 la macchina organizzativa viene affidata a un segretario generale, selezionato tramite concorso¹⁹. Al contempo l'Ente si dota di uffici permanenti, dove spicca quello delle pubbliche relazioni, cui è assegnato il compito di attrarre pubblico e ampliare il ventaglio degli espositori. Per il lavoro di marketing, la Fiera della pesca si affida, inoltre, a una rete di rappresentanti distribuiti sul territorio nazionale. A questa attività partecipa anche il governo, mettendo a disposizione talvolta risorse umane, talaltra strutture come l'Ufficio per l'estero aperto a Roma nel 1955²⁰. Dal gennaio 1954, infine, l'Ente fieristico dispone di un proprio organo di stampa, «Il Gazzettino della pesca», che dà conto dei principali temi riguardanti l'attività ittica italiana e internazionale.

Quest'opera di rinnovamento fa lievitare i costi di gestione, provocando gravi disavanzi finanziari a un sodalizio i riflettori sul quale si accendono solo per qualche settimana d'estate. La modifica statutaria che nel 1959, trasformando l'Ente autonomo Fiera di Ancona in Ente per le Fiere di Ancona, consente di programmare anche altre iniziative non basta per condurre i bilanci d'esercizio sul terreno positivo. Alle critiche di quanti, fra gli stessi componenti del consiglio generale dell'Ente, denunciano come eccessivo il deficit sofferto nel triennio 1954-1956, Sparapani replica che, se si vuole una Fiera ad ampio raggio, occorre investire²¹.

Lo stato di sofferenza finanziaria lamentato dall'Ente è indotto non solo dall'alto livello della spesa, ma anche dalla irregolarità delle entrate. Larga parte delle risorse a disposizione della Fiera è costituita dagli stanziamenti annuali del governo, dai contributi offerti da qualche banca e dalle assegnazioni degli enti locali, tutti esposti alle oscillazioni della congiuntura economica e, nondimeno, di quella politica. I

19 Erf, Fondo Fiera della pesca di Ancona, Verbali del Consiglio generale, libro 3, n. 15, 30 novembre 1953.

20 *Ivi*, libro 4, n. 19, 25 novembre 1955.

21 *Ivi*, libro 4, n. 21, 26 novembre 1956.

conti sembrerebbero impermeabili, invece, all'andamento del settore ittico che, dopo il favorevole trend degli anni Cinquanta, va incontro a un decennio di crisi, specialmente nell'Adriatico. Solo in apparenza la flessione accusata dal settore sembra non ripercuotersi sulla Fiera: i ricavi derivanti dalle quote versate dagli espositori salgono infatti, ma soltanto in virtù dell'aumento delle tariffe imposte dall'organizzazione, mentre il numero degli stand diminuisce.

Dalla fine degli anni Cinquanta, inoltre, la Fiera si trova alle prese con crescenti problemi impiantistici e organizzativi. Il principale di essi è legato alla sede. Proprietà pubblica, il quartiere fieristico soffre disservizi dovuti al fatto che l'area, ricavata nel dopoguerra utilizzando materiali di riporto, manca della rete fognaria e di fondamenta sicure²².

Il terremoto del 1972 danneggia seriamente il quartiere fieristico. Gli organizzatori decidono di non desistere e di rendere gratuito l'ingresso all'edizione di quell'estate, che tuttavia accusa un crollo degli espositori, molti dei quali rinunciano per timore di nuove scosse²³. In realtà, la Fiera sconta da tempo scelte di fondo sbagliate, a cominciare dall'ostinazione nel mantenere la cadenza annuale. I limiti di questa strategia emergono con tutta forza proprio all'inizio degli anni Settanta, quando il confronto con le principali fiere ittiche europee (Trondheim, Marsiglia, Aberdeen) mostra che una frequenza meno serrata consentirebbe, con ogni probabilità, di radunare un maggior numero di modelli e prodotti originali, oltretutto di contenere le spese²⁴.

L'emorragia di pubblico, congiunta con la diminuita presenza delle ditte e la contrazione dei contributi ministeriali, pesa sempre più sul bilancio della Fiera, imponendo alla sua dirigenza di rivedere finalità e

22 Archivio Istituto Storia Marche, Fondo A. Castellucci, Serie Fiera, b. 10, fasc. 108, carte varie.

23 *Ivi*, b. 17, fasc. 184, Relazione della Segreteria generale al Consiglio generale dell'Ente fiera internazionale della pesca di Ancona, 26 marzo 1973.

24 *Ivi*, b. 19, fasc. 220, Relazione della Segreteria generale al Consiglio generale, 1 aprile 1974.

struttura dell'iniziativa. Nell'autunno 1973 la giunta dell'Ente incarica l'Istituto superiore di studi economici Adriano Olivetti di compiere un'indagine sull'andamento della manifestazione nell'ultimo decennio e redigere un progetto di riforma. La ricerca, coordinata da Valeriano Balloni, individuerà nell'aumento del tasso di rotazione degli espositori e nel calante volume delle contrattazioni le spie dello stato di crisi dell'appuntamento. Per invertire il senso di marcia l'Istao suggerisce una strategia basata su tre interventi: concentrarsi sulla pesca mediterranea, lasciando sullo sfondo quella oceanica, in grave affanno; rivolgere maggiore interesse a comparti come l'acquicoltura e la trasformazione del pescato; diversificare l'offerta, ovvero organizzare anche manifestazioni esterne al mondo della pesca, relative per esempio all'artigianato e all'industria manifatturiera locale²⁵. Si suggerisce, insomma, di premere ulteriormente sul tasto della specializzazione ittica, ma anche di operare su più fronti, promuovendo iniziative che investano settori economico-produttivi diversi da quello peschereccio.

Il progetto dell'Istao è accolto con non poche riserve all'interno dell'Ente Fiera²⁶. Tuttavia, una volta preso atto dei pessimi risultati conseguiti dall'edizione del 1975 - che registra il minimo storico dei visitatori (sessantamila) e non più di trecento espositori, mentre il bilancio d'esercizio chiude con un passivo di oltre venticinque milioni di lire - anche i consiglieri più restii si convincono della necessità di cambiare. Così, nel 1976, la Fiera internazionale della pesca vede ridotta la propria durata a sei giorni, viene anticipata a maggio e perde ogni residuo elemento di contorno, restando esclusivo appannaggio degli addetti ai lavori. Nello stesso anno prende vita una Fiera campionaria, aperta ai rami industriali e commerciali più diversi, che sin dalle prime edizioni raccoglierà un grande successo di espositori e di pubblico.

25 *Ivi*, b. 20, fasc. 229, V. Balloni *et al.*, Idee per un progetto di rilancio dell'Ente Fiera della pesca di Ancona, Ancona, s.d.

26 Erf, Fondo Fiera della pesca di Ancona, Verbali del Consiglio generale, libro 9, n. 62, 2 dicembre 1974; *ivi*, n. 63, 12 aprile 1975.

LE ATTIVITÀ ECONOMICHE NEL PORTO DI ANCONA: I TRAFFICI

Tito Vespasiani

Introduzione di Marina Turchetti

Un Museo del Mare può rappresentare un generico contenitore onnicomprensivo, oppure può strutturarsi specializzandosi su un aspetto particolare, ad esempio come museo della navigazione, museo della pesca o dei pesci (acquario), delle navi e delle barche, museo delle migrazioni e della memoria, dei macchinari e delle strumentazioni, museo dell'archeologia marina o della storia e dell'identità, della pittura e della letteratura marinara, delle mappe e della cartografia... Sono tutti approcci settoriali, ognuno riferibile alle singole particolarità storiche di un luogo, ma l'analisi della storia della nostra comunità e del nostro territorio portano a sostenere che l'identità della città di Ancona non si esaurisce in nessuna di queste categorie.

Se si considerano, piuttosto, la sfaccettata storia millenaria di Ancona, le sue molteplici eccellenze nei diversi settori della navigazione, del lavoro e dell'economia di mare, senza tuttavia un primato assoluto e duraturo in alcuno di questi settori, ed anche il ruolo che la Città Capoluogo intende vedersi riconosciuto all'interno della Macroregione Adriatico-Ionica, sembra più corretto un mdm inteso come Museo della vita con il mare, museo delle genti che vivono il mare, nelle loro relazioni.

In questa ottica, un aspetto molto rilevante è costituito dai traffici, di merci e in particolare di persone, che investono il porto di Ancona, primo porto dell'Adriatico per numero di linee e destinazioni regolari.

Non va trascurata la dimensione di mercato, anche nella qualità di potenziali fruitori di un Museo nell'area portuale, costituita dal flusso turistico delle crociere e dei traghetti, sia in termini numerici assoluti sia in termini di rinnovabilità.

L'importanza che oggi riveste questo settore è evidenziata nella presentazione del dott. Tito Vespasiani (Dirigente Amministrazione, Demanio e Regolamentazione portuale - Autorità Portuale di Ancona), di seguito proposta in modo schematico, della realtà portuale anconitana, a partire dalla recente complessa riforma: un aspetto che deve trovare testimonianza in un Museo rappresentativo del rapporto della città dorica con il suo mare.



RIFORMA DEL SISTEMA PORTUALE



Dott. Tito Vespasiani – Autorità Portuale di Ancona

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17,5" Latitude North



LA PORTUALITÀ COMPONENTE IMPRESINDIBILE DEL CLUSTER MARITTIMO PORTUALE.

**NELL'INSIEME LE ATTIVITÀ DEL «CLUSTER MARITTIMO» (1)
ITALIANO, IN BASE AD UNA RICERCA DEL 2015 (SU DATI 2013)
CONDOTTA DA *FEDERAZIONE DEL MARE E CENSIS*:**

- **GENERANO UN CONTRIBUTO ANNUO AL PRODOTTO INTERNO LORDO DI 32.628 MILIONI DI EURO (2,03 %);**
- **OCCUPANO QUASI 170.000 UNITÀ DI LAVORO DIRETTE;**
- **OGNI EURO DI DOMANDA AGGIUNTIVA ATTIVA 2,55 EURO NEL COMPLESSO DELL'ECONOMIA ITALIANA;**
- **OGNI UNITÀ DI LAVORO AGGIUNTIVA COMPORTA LA CREAZIONE DI ULTERIORI 1,76 UNITÀ DI LAVORO NELL'INSIEME DEL PAESE.**

(1) IL «CLUSTER MARITTIMO» COMPRENDE LE ATTIVITÀ INDUSTRIALI DI PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI E I SOGGETTI ISTITUZIONALI, OLTRE ALLA RICCHEZZA GENERATA DALL'INDOTTO TURISTICO DELLA NAUTICA E DALLA SPESA DEI CROCIERISTI SUL TERRITORIO NAZIONALE.

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17,5" Latitude North



IL PORTO DI ANCONA



Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17.5" Latitude North



ANCONA, PORTA D'EUROPA VERSO IL MEDITERRANEO



LINEE CONTAINER REGOLARI VERSO I PRINCIPALI PORTI HUB DELLA REGIONE, E I PORTI DI DESTINAZIONE;

TRAFFICO IN COSTANTE CRESCITA CON GENERAZIONE DI NUOVI INVESTIMENTI E POSITIVI EFFETTI SULL'OCCUPAZIONE; +8% DI TRAFFICO NEL 2015.

TERMINAL DELLE AUTOSTRADE DEL MARE;

OLTRE 1 MILIONE DI PASSEGGERI OGNI ANNO;

OLTRE 2 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI /ANNO SU TRAGHETTO;

PRIMO PORTO DELL'ADRIATICO PER NUMERO DI LINEE E DESTINAZIONI

REGOLARI

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17.5" Latitude North



IL NUOVO PIANO STRATEGICO NAZIONALE PORTUALITA' LOGISTICA (PSNPL) (.) APPROVATO IL 3 LUGLIO 2015 HA COME

OBIETTIVO PRINCIPALE LA CRESCITA ECONOMICA DEL PAESE ATTRAVERSO IL RAFFORZAMENTO DELLA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PORTUALE E LOGISTICO; UN RAFFORZAMENTO CHE NON RIGUARDA SOLO IL PORTO MA ANCHE L'ACCESSIBILITÀ ALLO STESSO, SIA DAL MARE CHE DA TERRA, TENENDO CONTO DELLE REALTÀ INDUSTRIALI E DELLA PROSSIMITÀ AI DISTRETTI.

(.) PIANO REDATTO IN ATTUAZIONE DELL'ART. 29 D.L. 12 SETTEMBRE 2014 N.133, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI, DALLA LEGGE 11 NOVEMBRE 2014 N.164 (SBLOCCA ITALIA).

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17,5" Latitude North



UN SISTEMA PORTUALE COMPETITIVO DIVENTA FONDAMENTALE ASSET E PILASTRO PER LA COMPETIZIONE GLOBALE IN ATTO. OGGI L'ITALIA È AL 49°POSTO PER QUALITÀ ED EFFICIENZA DELLE INFRASTRUTTURE (DAL GLOBAL COMPETITIVENESS INDEX DEL WORLD ECONOMIC FORUM).

10 OBIETTIVI DEL **PIANO STRATEGICO NAZIONALE** CHE HANNO COME SCOPO LA RIPRESA ECONOMICA DEL PAESE.

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17,5" Latitude North



I 10 OBIETTIVI DEL PSNPL

1. SEMPLIFICAZIONE E SNELLIMENTO;
2. CONCORRENZA, TRASPARENZA E UPGRADING DEI SERVIZI;
3. MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITÀ E COLLEGAMENTI MARITTIMI E TERRESTRI;
4. INTEGRAZIONE DEL SISTEMA LOGISTICO;
5. MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI INFRASTRUTTURALI;
6. INNOVAZIONE;
7. SOSTENIBILITÀ;
8. CERTEZZA E PROGRAMMABILITÀ DELLE RISORSE FINANZIARIE;
9. COORDINAMENTO NAZIONALE, CONDIVISIONE E CONFRONTO PARTENARIALE;
10. ATTUALIZZAZIONE DELLA «GOVERNANCE» DEL SISTEMA MARE.

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17.5" Latitude North



Le criticità italiane fino ad oggi

- FRAMMENTAZIONE DEI PORTI NAZIONALI E REGIONALI
- ELEFANTISMO BUROCRATICO: 113 PROCEDURE E 23 SOGGETTI PUBBLICI PER CONTROLLI
- MANCANZA DI COLLEGAMENTI LOGISTICI INTERMODALI TRA PORTI, INTERPORTI, CORRIDOI FERROVIARI
- PROGETTI INFRASTRUTTURALI INADEGUATI
- LENTEZZA DELLE PROCEDURE E CONTROLLI
- POCA COMPETITIVITÀ OPERATIVA
- ACCESSIBILITÀ NON PIÙ SUFFICIENTE SIA VIA MARE, SIA VIA TERRA
- SCARSITÀ DI INNOVAZIONE E RICERCA
- SCARSA PROGRAMMAZIONE DELLE RISORSE FINANZIARIE
- MANCANZA DI GOVERNANCE STRATEGICA

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17.5" Latitude North



Le criticità italiane fino ad oggi

- **FRAMMENTAZIONE DEI PORTI NAZIONALI E REGIONALI**
- **ELEFANTISMO BUROCRATICO: 113 PROCEDURE E 23 SOGGETTI PUBBLICI PER CONTROLLI**
- **MANCANZA DI COLLEGAMENTI LOGISTICI INTERMODALI TRA PORTI, INTERPORTI, CORRIDOI FERROVIARI**
- **PROGETTI INFRASTRUTTURALI INADEGUATI**
- **LENTEZZA DELLE PROCEDURE E CONTROLLI**
- **POCA COMPETITIVITÀ OPERATIVA**
- **ACCESSIBILITÀ NON PIÙ SUFFICIENTE SIA VIA MARE, SIA VIA TERRA**
- **SCARSITÀ DI INNOVAZIONE E RICERCA**
- **SCARSA PROGRAMMAZIONE DELLE RISORSE FINANZIARIE**
- **MANCANZA DI GOVERNANCE STRATEGICA**

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17.5" Latitude North



Le sfide globali

- **RADDOPPIO DEL CANALE DI SUEZ**
- **GIGANTISMO NAVALE**
- **GRANDI PARTNERSHIP INDUSTRIALI NELLO SHIPPING**
- **AUMENTO CONCORRENZA NORD EUROPA, NORD AFRICA, PIREO, FAR EAST, AREA BALTICA**

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17.5" Latitude North



**MUTAMENTI NEL SISTEMA PORTUALE-LOGISTICO SECONDO GLI
ORIENTAMENTI CONTENUTI NEL PIANO STRATEGICO
NAZIONALE DELLA PORTUALITA' E DELLA LOGISTICA**

<u>AMBITI</u>	<u>ASSETTO ATTUALE</u>	<u>ASSETTO POST RIFORMA</u>
VISION DEL PORTO AGGREGATA	PROIETTATO QUASI ESCLUSIVAMENTE NODO DI UNA RETE LOGISTICA VERSO IL SUO WATERFRONT	
L'ACCESSIBILITÀ IN (RETROPORTO, CONNESSIONI	FOCUS SULL'ACCESSIBILITÀ VIA MARE E SUI SERVIZI PORTUALI O IMMEDIATAMENTE RETROPORTUALI	VOCAZIONE A INTEGRARE LATO MARE E L'OFFERTA DEI SERVIZI BANCHINA CON LA REALTÀ CHE SI SVILUPPA ALLE SUE SPALLE PIATTAFORME LOGISTICHE, AREE INDUSTRIALI) E LE SUE

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17.5" Latitude North



<u>AMBITI</u>	<u>ASSETTO ATTUALE</u>	<u>ASSETTO POST RIFORMA</u>
SISTEMA DI GOVERNANCE INTERNO LOCALE	24 AUTORITÀ PORTUALI LOGICA SOSTANZIALMENTE MONO-SCALO	AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE INDIVIDUATE SOSTANZIALMENTE AI PORTI CORE (14) ASSETTO MULTI-SCALO
NAZIONALE	AUTONOMIA FUNZIONALE AMMINISTRATIVA E ENTRO CERTI LIMITI FINANZIARIA	SI MANTIENE L'AUTONOMIA MA ALL'INTERNO DI UN QUADRO UNITARIO DI RIFERIMENTO VERSO CUI CONVERTIRE
DELLA GOVERNANCE SPECIALIZZAZIONE SOVRAORDINAZIONE	PROCESSI DECISIONALE LENTI LOGICHE TENDENZIALMENTE LOCALISTICHE DIFFICOLTÀ A FARE	RAZIONALIZZAZIONE GERARCHIZZAZIONE E DEGLI SCALI PORTUALI

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17.5" Latitude North

SISTEMA TRA LE SINGLE REALTÀ DEL COORDINAMENTO NAZIONALE



AMBITI

SISTEMA DI
CABINA DI REGIA
GOVERNANCE

DELLA PORTUALITÀ

LOCALI

STRATEGIA NAZIONALE

PORTUALE

ASSETTO ATTUALE

STATO MERO REGOLATORE E

LASCO COORDINATORE

DIREZIONE GENERALE PER LA

VIGILANZA SULLE AUTORITÀ PORTUALI
LE INFRASTRUTTURE PORTUALI E IL
TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE
D'ACQUA INTERNE

COMPLICATA PROGRAMMAZIONE DI

INVESTIMENTI INTERSETTORIALI

(LOGISTICA, TRASPORTI,
TECNOLOGIE DI RETE) E

MULTILIVELLO (NON LIMITATI AI
SINGOLI SCALI)

ASSETTO POST RIFORMA

STATO PROGRAMMATTORE

DIREZIONE GENERALE

E DELLA LOGISTICA

DEFINIZIONE DEGLI INVESTIMENTI

IN BASE A UNA

CHE DEFINISCE LE PRIORITÀ E FORTE
INTEGRAZIONE DEL SISTEMA

CON QUELLO LOGISTICO

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17,5" Latitude North



AMBITI

FORI DI
COMPENSAZIONE
DELLE ISTANZE LOCALI

NELLE

ASSETTO ATTUALE

COMITATO PORTUALE

ASSETTO POST RIFORMA

TAVOLO DI PARTENARIATO DELLA
RISORSA MARE NELLE AUTORITÀ DI
SISTEMA PORTUALE

COMITATO DI CLUSTER MARITTIMO

DIREZIONI PORTUALI (INTERNE ALLE
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE)

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17,5" Latitude North



ITER MODIFICA L.84/94

***LEGGE 7 AGOSTO 2015 N.124 RECANTE DELEGA A GOVERNO IN MATERIA DI RIORGANIZZAZIONE DELLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE E IN PARTICOLARE L'ART. 8 IN ORDINE AL NUMERO, ALL'INDIVIDUAZIONE DELLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE, NONCHÉ ALLA GOVERNANCE**

***SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO ADOTTATO DAL CONSIGLIO DEI MINISTRI NELLA RIUNIONE DEL 20 GENNAIO 2016**

***A SEGUITO DEL CONFRONTO CON LA CONFERENZA UNIFICATA STATO REGIONI E DEI PARERI DEL CONSIGLIO STATO E DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

***APPROVAZIONE DEFINITIVA DEL TESTO:**

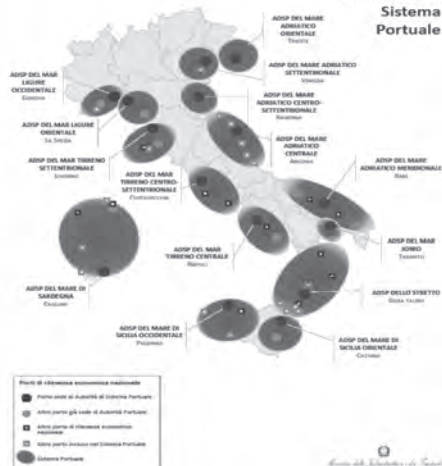
DECRETO LEGISLATIVO 4 AGOSTO 2016, N.169, PUBBLICATO SUL G.U. N.203

DEL 31 AGOSTO 2016, ENTRATO IN VIGORE IL 15 SETTEMBRE 2016.

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17.5" Latitude North



Le Autorità di Sistema Portuale



Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17.5" Latitude North



AUTORITA' DI SISTEMA MEDIO ADRIATICO

RIORGANIZZAZIONE GOVERNANCE

PORTI	CLASSIFICAZIONE	FUNZIONI DI MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA e OPERE PORTUALI	FUNZIONI DI REGOLAMENTAZIONE DEMANIO PORTUALE	GETTITO A FAVORE NUOVA AUTORITA' DI SISTEMA
PESARO	STATALE	PROVVEDITORATO OO.PP FIRENZE	CAPITANERIA DI PORTO PESARO	CANONI DEMANIALI
S. BENEDETTO DEL TRONTO	STATALE	PROVVEDITORATO OO.PP FIRENZE	CAPITANERIA DI PORTO S. BENEDETTO DEL TRONTO	CANONI DEMANIALI
PESCARA	STATALE	PROVVEDITORATO OO.PP ROMA	CAPITANERIA DI PORTO PESCARA	CANONI DEMANIALI, TASSE PORTUALI IMB/SB, TASSE ANCORAGGIO NAVI MERCANTILI
ORTONA	STATALE	PROVVEDITORATO OO.PP ROMA	CAPITANERIA DI PORTO ORTONA	CANONI DEMANIALI, TASSE PORTUALI IMB/SB, TASSE ANCORAGGIO NAVI MERCANTILI

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17,5" Latitude North



**I nuovi sistemi
portuali**

Due Sportelli Unici velocizzano i transiti

SEMPLICITÀ BUROCRATICA E
TECNOLOGICA: SPORTELLO UNICO
DOGANALE E DEI CONTROLLI
SPORTELLO UNICO AMMINISTRATIVO
RISPARMI E SEMPLIFICAZIONI PER LE
NAVI IN ARRIVO NEI PORTI

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17,5" Latitude North



I NUMERI PRINCIPALI DEL PORTO

OLTRE 3.500: LE PERSONE CHE QUOTIDIANAMENTE LAVORANO NEL PORTO

2,7%: LA STIMA DELLA PARTE DI PIL REGIONALE GENERATO DAL PORTO DI ANCONA

>1.000.000: PASSEGGERI IN TRANSITO NEL PORTO DI ANCONA

8.600.000 TONNELLATE: MERCI IN TRANSITO NEL PORTO DI ANCONA

Port of Ancona - 13°30' 12" Longitude East 43°37' 17,5" Latitude North

IL PORTO DI ANCONA: RECESSIONE, RIPRESA E PROSPETTIVE FUTURE

Paolo Pettenati

La *Grande Recessione* che ha duramente colpito l'Europa e soprattutto l'Italia fra il 2008 e il 2013 non ha certamente risparmiato il porto di Ancona. Lo scalo dorico, com'è noto, ha una valenza plurifunzionale, è cioè caratterizzato dalla presenza di diverse attività: trasporti marittimi di merci, veicoli e persone, cantieri navali, pesca e mercato ittico, diporto turistico (Marina Dorica), importazione, raffinazione ed esportazione di prodotti petroliferi (Falconara), altre attività manifatturiere e terziarie. L'ambito portuale è inoltre sede di numerose amministrazioni pubbliche come la Marina militare, la Guardia di Finanza, la Capitaneria di Porto e la Dogana. Quasi tutte le attività menzionate, che nel loro complesso impiegano circa 3.500 addetti, hanno fortemente risentito della recessione, ma negli ultimi anni si è verificato un significativo recupero.

1. Crisi, ripresa e cambiamenti strutturali dei trasporti marittimi

Se si considera in particolare il trasporto marittimo di merci (Tab. 1), si osserva che il movimento totale aveva subito un calo del 26% nel quinquennio 2008-2013, ma nell'ultimo triennio ha in gran parte recuperato i livelli precrisi. Il dato del 2016 rappresenta, infatti, quasi il 95% del valore del 2008. A titolo di confronto si può osservare che nello stesso periodo (2008-2016) il PIL è caduto, in Italia come nelle Marche, di circa l'8%.

L'andamento del totale movimento merci è, tuttavia, il risultato di comportamenti differenziati delle singole tipologie di carico. In particolare, la movimentazione delle *merci liquide*, composte in gran parte

Tab. 1 – Porto di Ancona: merci movimentate per tipologie di carico
(totale imbarchi e sbarchi, migliaia di tonnellate)

	2003	2008	2013	Var% 2008/13	2015	2016
Merci liquide	5.163	4.854	3.282	-32,4%	4.724	5.025
TIR e trailers	2.304	2.409	2.051	-14,9%	2.176	2.237
Container	544	798	1.056	+32,3%	1.196	1.240
Rinfuse solide	1.564	1.366	586	-57,1%	501	438
Totale	9.575	9.427	6.975	-26,0%	8.597	8.940

Fonte: Autorità portuale di Ancona

da prodotti petroliferi, ha risentito in tutta Italia sia della riduzione dei consumi di energia primaria avvenuta durante la recessione sia delle politiche di risparmio energetico che hanno determinato una tendenziale caduta dell'impiego di olii combustibili per la generazione elettrica. Nel caso di Ancona, tuttavia, il forte calo del trasporto marittimo di idrocarburi nel biennio 2012-2013 è stato determinato soprattutto dalla ristrutturazione e dall'ammodernamento della raffineria API di Falconara. Superata questa battuta d'arresto tecnica, le merci liquide hanno pienamente recuperato il ruolo strategico che hanno sempre svolto nello scalo dorico: attualmente rappresentano, infatti, il 56 % del totale delle merci movimentate e pertanto contribuiscono in misura rilevante alle entrate del porto. Il peso delle merci liquide è stato inoltre determinante per l'inserimento del porto di Ancona sia nella rete centrale (*core network*) dei porti dell'UE, come nodo del Corridoio scandinavo-mediterraneo, sia tra le 15 Autorità di sistema portuale italiane, come sede dell'AdSP del Mare Adriatico centrale.

Per quanto riguarda le *merci solide*, si può osservare (Tab. 1) che le

merci trasportate dai traghetti su *TIR e trailers* hanno in buona parte recuperato il livello precrisi (il dato del 2016 è pari al 93% del dato 2008), mentre le merci trasportate in *container* hanno continuato la loro ascesa, che peraltro non si era arrestata nemmeno durante la Grande Recessione. Infine, le *merci solide alla rinfusa*, composte in gran parte da materie prime agricole e minerarie, hanno confermato il loro inarrestabile declino, dovuto a diversi fattori, fra i quali in particolare la tendenza alla dematerializzazione del sistema produttivo e la crescente propensione dei paesi esportatori a trasformare in loco le materie prime per poi esportarle come beni intermedi semilavorati.

In conclusione, fra il 2008 e il 2016 il trasporto marittimo di merci nel porto di Ancona ha confermato ed anzi ha visto aumentare il peso delle *merci liquide*, mentre si è verificata una profonda trasformazione strutturale nel settore delle *merci solide*: le merci in *container* sono aumentate del 55%, le *merci alla rinfusa* sono diminuite del 68% e le merci su *TIR e Trailer* hanno subito un lieve ridimensionamento (- 7%).

È invece fortemente calato il numero dei *passenger* trasportati dai traghetti, sceso da oltre un milione e mezzo nel 2008 a circa un milione nel 2016. Anche in questo caso la crisi economica che ha colpito il movimento turistico è stata determinante, ma in buona parte il calo è da attribuire alla politica del *low cost* applicato da alcune compagnie aeree. Tale politica ha favorito i collegamenti aerei diretti tra il nord Europa e la Grecia, a scapito quindi del transito per il porto di Ancona.

2. Problemi e prospettive del porto

Nel prossimo futuro si può prevedere una conferma dei trend registrati negli ultimi anni, ossia un modesto aumento del traffico petrolifero, una crescita più accentuata del traffico *container*, un ulteriore declino del movimento di *merci alla rinfusa* ed una sostanziale stazionarietà del movimento di *TIR e trailer*, così come dei passeggeri trasportati dai traghetti. Aumenterà invece notevolmente il traffico crociere.

Molto dipenderà ovviamente dagli investimenti che saranno effettuati per adeguare l'infrastruttura portuale e migliorarne la competitività, in uno scenario internazionale che vede aumentare sempre più la concorrenza tra i porti. Gli investimenti necessari possono essere distinti in due categorie principali: a) opere a mare ed a terra interne all'ambito portuale (banchine, dighe, terminali, piazzali, escavazione dei fondali, viabilità interna, aree di sosta, magazzini, strutture di accoglienza per passeggeri, etc.); b) investimenti per il collegamento con la grande viabilità.

La prima categoria è di stretta competenza dell'Autorità portuale che negli ultimi venti anni, sin dalla sua istituzione, ha dimostrato notevoli capacità gestionali e realizzatrici. Si può quindi ritenere che gli investimenti programmati saranno completati in tempi ragionevoli.

Più problematica appare invece la seconda categoria, nella quale rientrano due grandi progetti: 1) il collegamento stradale del porto con la A14; 2) l'avvio dell'intermodalità nave-ferrovia con un alleggerimento sia pure parziale del traffico su gomma in entrata e uscita dal porto.

Per quanto riguarda il primo punto, il 15 dicembre 2016 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), Graziano Delrio, ha annunciato l'accantonamento definitivo del progetto di *project financing*, la cosiddetta Uscita Ovest, elaborato dal consorzio di imprese Passante Dorico. Il progetto, che aveva un costo stimato di 480 milioni di euro, si reggeva su una previsione di traffico di oltre 13 milioni di veicoli all'anno, elaborata prima della Grande Recessione 2008-2013. Secondo gli autori del progetto, la Recessione avrebbe determinato una caduta permanente del traffico, rendendo il progetto stesso non più sostenibile sul piano economico. Di qui la richiesta di un contributo compensativo di 170 milioni (38% del costo del progetto) che il MIT, come si è detto, ha però respinto.

In realtà la crisi economica, come abbiamo già accennato, ha determinato in Italia una caduta del PIL di circa l'8%, che la ripresa in corso dovrebbe peraltro assorbire nei prossimi anni, mentre i traffici

marittimi del porto di Ancona sono scesi di circa il 5% rispetto al livello del 2008. La richiesta di un contributo così elevato non appare quindi giustificata. La spiegazione della insostenibilità economica del progetto è in realtà un'altra: la cosiddetta Uscita Ovest, se realizzata, avrebbe rappresentato un nuovo collegamento diretto tra il porto e l'autostrada A14, che si sarebbe quindi aggiunto al collegamento attuale lungo la via Flaminia, via Conca e la variante alla Statale 16 sino al casello di Ancona Nord dell'A14. Il macroscopico errore compiuto dai progettisti dell'Uscita Ovest è stato quindi non quello di sopravvalutare l'entità del traffico tra la A14 e il porto (il centro città), quanto quello di ritenere che gran parte di quel traffico si sarebbe riversato sul nuovo percorso, abbandonando quello vecchio. In realtà, proprio la creazione del nuovo collegamento avrebbe ridotto il traffico lungo il vecchio percorso, rendendolo così più fluido, conveniente e competitivo, anche in considerazione dei possibili miglioramenti programmati o prevedibili.

In conclusione, non aveva senso prevedere due percorsi di collegamento tra il porto (il centro città) e la A14, dei quali uno gratuito e l'altro a pagamento a carico dei privati. Le dimensioni del traffico non giustificavano tale doppiopista e di conseguenza il secondo progetto si è dimostrato chiaramente insostenibile.

3. Conclusione

La soluzione che si sta profilando per il collegamento stradale tra il porto e la A14 è dunque quella di migliorare il percorso esistente attraverso finanziamenti in gran parte pubblici. Da un lato, è previsto l'ampliamento a quattro corsie della via Flaminia, che sarà reso possibile dall'interramento del Lungomare Nord finanziato da Rete Ferroviaria Italiana, Regione Marche, Comune di Ancona e Autorità portuale. Dall'altro, l'ANAS provvederà sia al raddoppio della variante alla Statale 16 con priorità al tratto tra Torrette e Falconara, sia a risolvere il problema del collegamento tra la via Flaminia e la variante alla

statale adriatica in modo da evitare l'attraversamento delle Torrette.

L'altro progetto al quale si è accennato nel paragrafo precedente riguarda l'alleggerimento del traffico su gomma in entrata e uscita dal porto attraverso lo sviluppo dell'intermodalità nave-ferrovia. In questo caso il problema è quello di convertire, almeno in parte, il trasporto merci attualmente effettuato dai TIR tra la Grecia e il Nord Europa tramite i traghetti (quindi con la modalità *mare-gomma*), in un traffico non accompagnato di container, *trailer* e semirimorchi tramite ferrovia tra il porto e le principali infrastrutture logistiche del Nord Italia e dell'Europa Centrale (con la modalità quindi *mare-ferrovia*). Il problema in questo caso riguarda non soltanto gli investimenti da effettuare per superare le strozzature ferroviarie, ma anche e soprattutto la rivoluzione organizzativa richiesta. Sono infatti coinvolte migliaia di piccoli operatori dell'autotrasporto, in maggioranza greci, che non sarà facile convincere a cambiare *modus operandi* o addirittura mestiere.

L'ADRIATICO NON È FRONTIERA

DALLA CARTA DI ANCONA ALLA MACROREGIONE ADRIATICO IONICA LA STORIA DELLA COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA NELL'ADRIATICO

Michele Brisighelli

La “Carta di Ancona”, I Forum, L’Iniziativa Adriatico Ionica

Ringrazio il Comitato Museo del Mare di Ancona e tutti gli organizzatori, per l’invito a una così prestigiosa serie di incontri aventi ad oggetto la storia della nostra città, declinata in quella che è la sua caratteristica più significativa ed affascinante: il mare.

In questo intervento affronterò gli aspetti più cooperativi ed istituzionali, cercando di riassumerne quelle che sono state le più importanti esperienze di dialogo e di confronto che tra le due sponde dell’Adriatico sono state avviate in questi ultimi decenni, e i risultati che hanno potuto conseguire negli anni di lavoro sui territori.

Senza mai allontanare lo sguardo dalle due parole centrali non solo del titolo di questa rassegna, quanto anche di tutte le belle iniziative di confronto dalla stessa previste: Ancona - la nostra città - e il Mare, quell’Adriatico che la bagna e l’abbraccia da est a ovest.

Ed in effetti, *l’intenso legame* tra la nostra città e il mare, e per tramite di questo con tutte le popolazione che si affacciano nell’altra sponda dell’Adriatico, è stato in grado - grazie ad una storia più che millenaria di scambi e di confronti - di dare vita negli ultimi venti anni circa, ad un complesso quanto avanzato sistema di cooperazione transfrontaliera capace di portare a lusinghieri risultati ed a pratiche di buon governo a tutti livelli.

Attraversiamo quindi le onde dell'Adriatico, in un viaggio in grado di farci scoprire gli approdi che la lunga amicizia e gli intensi rapporti tra le due sponde ha saputo raggiungere.

Il percorso cooperativo ed istituzionale vero e proprio ha come prima fondamentale data il 30 Aprile 1999. E come luogo Ancona, e non poteva essere diversamente. Non si erano ancora spenti i fuochi della guerra nella ex Jugoslavia quando nella nostra città viene firmata la **“Carta di Ancona”**. Sono presenti per l'Italia le municipalità di Ancona, Trieste, Venezia, Chioggia, Ravenna, Rimini, Pesaro, Fano, Barletta, Brindisi, Bari, San Benedetto del Tronto, Molfetta, Montesicuro, Pescara. Per la Slovenia, Capodistria. Per l'Albania Durazzo, Valona, Lezhe. Per la Grecia, Patrasso e per la Bosnia Erzegovina la città di Neum. Nasce in quell'occasione il **Forum delle città dell'Adriatico e dello Ionio**. (FAIC), che avrà nella prima sessione plenaria di Spalato, nel settembre del 2000, la sua definitiva consacrazione, con l'elezione di organismi direttivi, Presidenza, Vicepresidenza ed una Segretaria Generale localizzata permanentemente ad Ancona.

La Carta contiene i principi ispiratori del Forum, identificati dai Sindaci presenti in quattro specifici punti: Pace, Democrazia e libertà, confronto con l'Unione Europea, valorizzazione della cultura adriatica. L'obiettivo è quello di costruire, attraverso l'impegno dei Comuni delle due coste, una vera e propria governance Adriatico-Ionica partendo dal tema dello Sviluppo Sostenibile.

L'iniziativa delle città è il primo passo di un significativo quanto già avviato consolidamento dei rapporti tra altre importanti realtà, che decidono ugualmente di istituzionalizzare anni di confronti e di collaborazioni dando vita ad altrettanti network transfrontalieri. Nasce così **UNIADRION** (2000), **il Forum delle Università dell'Adriatico e dello Ionio** e, nel 2001, **il Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Ionio (FORUM AIC)**.

Livelli di governane locale quindi, città, università e camere di commercio, che si indirizzano, all'inizio del nuovo millennio, verso

una cooperazione sempre più stretta ed efficace, capace di coinvolgere ed interessare cittadini, giovani, studenti, imprese e lavoratori, in piena attuazione del principio di sussidiarietà e con l'intento di costruire dal basso nuovi sistemi di rapporti su progetti precisi; sviluppo delle comunità locali, ambiente e territorio, cultura, sapere, giovani, mondo del lavoro e dell'impresa, Europa.

I tre Forum sono dotati di segreterie generali, tutte localizzate nel capoluogo marchigiano, a dimostrazione dell'autorevole ruolo svolto da Ancona nell'occasione.

Nel frattempo, all'apice della piramide istituzionale, le Nazioni e i Governi esistenti nella dorsale adriatica concludono il percorso avviato e, lungi dal restare inerti, organizzano sempre ad Ancona e in data 20 maggio 2000 la Conferenza intergovernativa sullo sviluppo e sulla sicurezza nel Mare Adriatico e Ionio, alla presenza dei Capi di Governo, dei Ministri degli Esteri, e della Presidenza dell'Unione Europea.

Viene nell'occasione firmata la “**Dichiarazione di Ancona**” e nasce l'**Iniziativa Adriatico Ionica (AII)**, che nel 2008 si doterà di un **Segretariato Permanente**, luogo di riferimento di tutti i governi rappresentati, istituito ad Ancona; una vera e propria Sede di Relazioni Intergovernative e di Politica estera non localizzata direttamente nell'apposito Ministero di Roma, ma nella città porta d'Oriente, simbolo di tutto il percorso cooperativo sull'area iniziato a cavallo tra la fine e l'inizio del nuovo millennio.

Ai sei paesi membri originali (Albania, Bosnia Erzegovina, Croazia, Grecia, Italia, Slovenia) firmatari della Dichiarazione, si aggiungono nel tempo Serbia e Montenegro, per un totale di 8 paesi rivieraschi, quattro facenti parte dell'Unione Europea (Italia, Grecia, Slovenia e Croazia), e quattro invece attualmente non ancora aderenti (Montenegro Serbia ed Albania, a tutt'oggi candidati ufficiali all'ingresso, e la Bosnia-Erzegovina, che ha inoltrato domanda di adesione nel febbraio del 2016).

In ultimo, e non certo per minore importanza, va segnalata anche l'iniziativa di cooperazione delle Regioni Adriatico Ioniche, che nel giugno

del 2006 daranno vita all'**Euroregione Adriatica Ionica**, completando quindi il quadro di relazioni istituzionali presenti nell'intera dorsale.

La Macroregione Adriatico-Ionica: una “stratega dal basso” quale nuovo orizzonte cooperativo nella dorsale adriatica.

Forti di un cammino lungo e denso di risultati, arricchito da reciproche collaborazioni e scambi di buone pratiche, e grazie alla capacità di coinvolgere territori e cittadini in un processo cooperativo avanzato, europeo ed internazionale, i Forum della società civile decidono, dal 2010 in poi, di divenire protagonisti di una nuova ed entusiasmante sfida avviata con convinzione dalla Regione Marche, e coordinata dai Governi delle Nazioni dal Segretariato dell'Iniziativa Adriatico Ionica: la definizione di una **Macroregione Adriatico Ionica**. La Regione Marche ed Ancona, diventano allora il luogo di prima elaborazione ed organizzazione di appuntamenti decisivi per tale grande obiettivo, in stretto contatto con le più alte istituzioni europee.

Necessario a questo punto affrontare la definizione del concetto di Macroregione: questa infatti si identifica in una **strategia integrata** che coinvolge regioni e nazioni diverse con l'obiettivo comune di uno **sviluppo equilibrato e sostenibile in una specifica area geografica**, strategia che già da alcuni anni l'Unione Europea sostiene e promuove (ne sono esempio concreto l'approvazione di una strategia per la regione del Mar Baltico nel 2009 e - successivamente - l'approvazione di una strategia per la regione del Danubio nel 2011).

Più in generale, Bruxelles ritiene le Macroregioni un valido strumento di cooperazione territoriale e transfrontaliera orientato alla ottimizzazione dell'utilizzo dei fondi comunitari. Un mezzo per ottenere più efficienza ed efficacia attraverso il coordinamento delle azioni di cooperazione dei partner aderenti, nell'ambito di regole generali stabilite dall'Unione Europea e valide per tutti gli Stati membri.

Le Macroregioni infatti - così si decide - non sono soggetti a cui assegnare nuovi fondi o risorse, non vengono regolamentate da nuove leggi, non sono riconosciute come istituzioni; riguardano aree accu-

munate da storia, tradizioni, consolidati rapporti economici, sociali e culturali, che intendono unirsi al fine di meglio intercettare fondi su comuni progetti.

I motivi che spingono tanti soggetti diversi, certamente i Forum di Città, Università e Camere di Commercio, ma anche il mondo dell'associazionismo, della pubblica istruzione, dell'ambientalismo, della scuola (straordinarie in particolare le esperienze del Forum dei giovani delle città dell'Adriatico e dello Ionio prima, e delle Olimpiadi della Macroregione Adriatica poi, realizzate grazie ad una importante collaborazione tra Comune di Ancona, Ufficio scolastico Regionale Marche, Forum delle Città), a divenire protagonisti nel difficile percorso, sono sostanzialmente i seguenti:

1) La fase è quella di una crisi evidente dell'UE, politica ed istituzionale, in uno scenario caratterizzato dall'affermazione di forze populiste ed antieuropeiste e di impulsi nazionalistici sempre più radicali come risposta a problemi evidenti quali crisi economica, terrorismo internazionale, esigenza di sicurezza; il dialogo tra enti ed istituzioni diversi allora, la convinzione di muoversi verso obiettivi comuni e utili alle realtà locali, la presenza di nazioni addirittura non ancora facenti parte della famiglia europea, possono rappresentare il tentativo di indirizzare di nuovo in positivo il dibattito circa l'evoluzione dell'istituzione Europa, la ricerca di una sua rinnovata autorevolezza, di un peso politico decisivo nello scenario internazionale, e ovviamente di una sua maggiore integrazione, capace di superare la dimensione intergovernativa per enfatizzare quella comunitaria.

2) Di conseguenza, l'impegno per la strategia diviene anche il tentativo di costruzione dal basso di un nuovo percorso di cittadinanza europea, generazionale e non, che sappia coinvolgere giovani, lavoratori, imprese, associazioni, studenti, istituzioni, municipalità, facendo proprio quel principio di sussidiarietà cardine del diritto comunitario quanto del nostro stesso ordinamento costituzionale. In base a ciò, le iniziative a favore dei territori e della popolazione devono venire assunte il più

vicino possibile ai cittadini, coinvolgendoli direttamente nelle scelte che li riguardano direttamente.

3) Infine, per tornare alla definizione stessa di Macroregione quale strategia per intercettare fondi europei, l'opportunità certamente è quella di saper lavorare meglio e bene su tale obiettivo, avviando pratiche comuni, ragionando su un nuovo modello di sviluppo e di collaborazione delle nazioni e delle realtà locali, costruendo progetti in grado di impressionare positivamente l'Europa su tematiche che la stessa strategia ha individuato: Blu Economy, sistema dei trasporti e delle infrastrutture, tutela e valorizzazione dell'ambiente, turismo e cultura, ai quali si aggiungono pilastri trasversali quali ricerca, innovazione e sviluppo delle piccole e medie imprese, formazione e capacity building.

Il 18 giugno del 2014 la Commissione europea presenta la Comunicazione e il Piano d'Azione della strategia macroregionale adriatico ionica (EUSAIR). **La strategia, con il relativo Piano d'Azione**, dopo i pareri da parte delle istituzioni e degli attori coinvolti, **viene approvata dai 28 Paesi della Ue nel corso del** Consiglio europeo del 23-24 ottobre 2014.

La Conferenza inaugurale, organizzata dalla Presidenza italiana del Consiglio in cooperazione con la Regione Marche e la Commissione europea, si tiene a Bruxelles il 18 novembre del 2014, alla presenza di tutte le rappresentanze governative degli Stati membri, delle Regioni, le municipalità, i Forum di Città, Camere, e Università, le tantissime associazioni interessate.

Quindici anni dopo l'approvazione della Carta di Ancona e la nascita del Forum delle città quindi, il lunghissimo percorso cooperativo transfrontaliero della dorsale adriatica giunge all'apice della sua realizzazione, con un pieno riconoscimento politico ed istituzionale da parte dell'Unione Europea.

Ancona negli ultimi due decenni è stata indiscutibile protagonista di quanto, in sintesi, ho cercato di descrivere, mossa dalla sua storia, dalle tradizioni secolari, dai sentimenti di amicizia e fratellanza per quelle

popolazioni che - da sempre - non ha mai visto differenti e lontane per via del mare, quanto invece più vicine e quasi sorelle proprio grazie al mare.

“L’Adriatico non è frontiera”, amava sempre ricordare Bruno Bravetti, cuore, anima e cervello dei percorsi di amicizia tra le due sponde, padre della cooperazione transfrontaliera poi giunta a così rilevanti successi, grazie in primis al suo impegno e alla sua dedizione negli anni.

E aveva ragione; le acque dell’Adriatico non hanno mai diviso, quanto invece unito cittadini, tradizioni, storie, nazioni diverse in un’unica grande comunità.

Anche per questo, quel Museo del Mare che in tanti vorremmo vedere nascere nel Capoluogo, e per il quale il Comitato che ci ospita oggi da tanto tempo sta con grande passione lavorando, dovrebbe certamente contenere al suo interno la narrazione degli importanti avvenimenti politico-istituzionali che ho provato brevemente a raccontare.

IL MARE DORICO, LE DONNE DI ANCONA

Spunti e suggestioni che attendono un approfondimento

Marina Turchetti

Premessa

Questo contributo, una ulteriore tessera alla costruzione di un mosaico che delinei i ricchi aspetti del rapporto millenario tra Ancona e il suo mare, non era contenuto nel ciclo di incontri testimoniato dagli altri testi in questo volume, bensì ha composto una mostra dallo stesso titolo (Informagiovani Ancona, 10-31 marzo 2017), organizzata dall'Associazione Reti Culturali in collaborazione con il Forum delle Donne del Comune di Ancona in occasione delle manifestazioni a celebrazione della giornata internazionale della donna 2017, poi ampliata con il sostegno della Commissione Pari Opportunità tra donna e uomo della Regione Marche.

Il rapporto Donne/Mare è argomento affascinante e immenso, che può essere affrontato solo per singoli temi, per tempi ristretti, o per luoghi delimitati. Si è scelto di applicarlo al territorio della città di Ancona, presentando una sorta di "indice" di un percorso meritevole di approfondimenti: alcuni spunti sono appena accennati, altri sono frutto di una ricerca un po' più ragionata, per altri ancora si attendono contributi e suggerimenti.

Un accurato lavoro di ampliamento può produrre valido materiale per una Sezione Tematica all'interno di un Museo del Mare del capoluogo dorico, tanto atteso dalla cittadinanza, sul quale l'Associazione da anni si impegna in sinergia con il Comitato Museo del Mare.

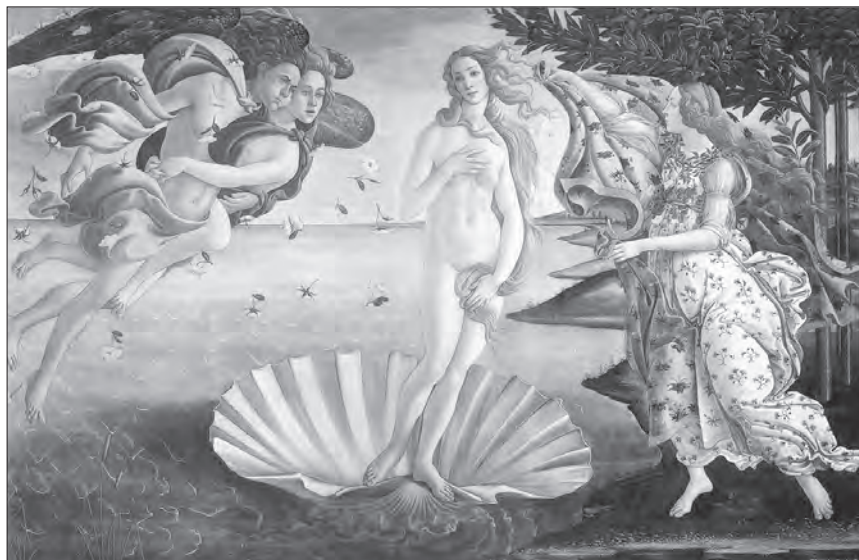
1 - Divine Protettrici dei naviganti

Nell'universo di rapporti che legano le donne al mare, il pensiero di chi conosce la realtà delle comunità costiere corre immediato all'unico ruolo, antico e per secoli immutabile, assegnato a mogli e madri: attendere - a terra - il ritorno dei loro uomini dal mare.

È una storia dolorosa, che comincia per alcuni versi a essere smentita, anche se il cammino appare piuttosto difficile e irto di ostacoli, come dimostra la permanenza del superstizioso pregiudizio - per quanto ormai poco più di fievole rimasuglio del passato - che *“le donne a bordo non portano bene”*!

A terra, invece, le donne rimangono figure materne e accudenti, benevole e tutelari, dalle dee che proteggono la navigazione alle madrine nei vari delle navi.

Raccontano antichi miti che **Venere**, la greca Afrodite, nacque dalla



Sandro Botticelli, “Nascita di Venere” (1482-85 circa), Galleria degli Uffizi, Firenze
In realtà, nell'opera è raffigurata non la nascita della dea, bensì il suo approdo sull'isola di Cipro, spinta dal soffio di Zefiro



Scena 58 della Colonna Traiana (113 d. C.), particolare: in alto a sinistra il tempio con la statua di Venere

spuma del mare, non molto lontano dalle nostre coste (secondo una delle versioni), presso l'isola Ionia di Zacinto. Poi, fluttuando su una conchiglia, toccò terra sull'isola di Cipro, e fu chiamata anche Cipride o Cupra, oggetto di grande venerazione da parte dei marinai, proprio perché dea sorta dal mare.

Sull'alto del colle poi conosciuto come Guasco, in vista di tutti coloro che solcano il mare, forse addirittura nel IV sec. a.C. sorgeva un tempio dedicato a Venere, alla quale una antica tradizione, non supportata da fonti classiche, riconosce l'attributo di "*Euplea*", ossia di protettrice dei naviganti.

Benevole divinità femminili, legate al culto delle acque, compaiono lungo tutta la costa marchigiana, battuta sin dal II millennio a.C. dalle rotte commerciali del corridoio adriatico.

A Sud, "*litora fumant altaria Cuprae*", scrive nel I sec. d.C. il cronista e letterato Silio Italico: gli altari della dea **Cupra** ardono lungo i lito-



Lapide che ricorda la restaurazione del tempio “*deae Cuprae*” per munificenza dell’imperatore Adriano (127 d.C.).

rali. Oggi, i nomi di Cupra Marittima e Cupra Montana celebrano la memoria della più importante divinità picena.

A Nord, la dea del *Fanum Fortunae*, il tempio della **Fortuna**, che diede il nome a Fano, è stata da alcuni avvicinata a Iside, divinità con simili attributi, materna e protettrice della navigazione (la dea Isis Fortuna era la divinità sincretistica più venerata dal II sec. d.C.).

Afrodite, Venere, Cupra e Iside rappresentano tutte un’ipostasi, una forma della Grande Madre Mediterranea, la Bona Dea dei Romani.

Il colle proteso sul mare, che forma il gomito di Ancona, proprio sulle rovine del tempio che ospitava il culto di Venere, accoglie ancora una Madre benevola, la **Madonna del Duomo**, rappresentata in un’immagine miracolosa. Il quadro della Madonna, donato al Duomo di Ancona nel 1615 da un marinaio veneziano come ringraziamento per aver salvato suo figlio dal mare in tempesta, è sempre stato oggetto di profonda devozione e venerato dai marinai.



Immagine della Madonna custodita nel Duomo di San Ciriaco, nell'edicola del Vanvitelli

2 - Madrine, Polene, ma anche Sirene

“**Madrina**, in nome di Dio taglia!” Il rito del varo di una nave, fatto di atti cerimoniali, gesti tecnici e valori simbolici, in tutte le culture



Varo Piroscalo Stamura, 1929. Con il fratello Galeazzo, sul palco delle autorità è la madrina, contessina Maria Ciano di Cortellazzo

celebra il passaggio della nave dalla terraferma all'acqua, in forme più o meno spettacolari. Per consuetudine è ingentilito dalla presenza di una madrina, che deve formalmente battezzare la nave, rompendo la bottiglia contro lo scafo e/o tagliando le trinche. È una delle poche situazioni legate al mare in cui, dal XIX secolo, si ritiene che far svolgere questo ruolo a un uomo porti sfortuna.

A proposito di **Stamira**, Palermo Giangiacomi (*Ancona e l'Italia contro il Barbarossa*) sottolinea come, durante l'assedio del 1173, nell'episodio della sortita si fossero distinti in modo particolare gli abitanti del Porto e da questo deduce che Stamira fosse una "portolotta", vedova - chissà - di un marinaio o di un pescatore.

Dal XVI al XIX secolo (l'uso venne abbandonato assieme all'utilizzo della propulsione a vela), funzione protettrice ebbero le **Polene**, di solito figure lignee di donne applicate alla prua, per fronteggiare e dominare le incertezze procurate dalla navigazione (oltre che indicare il nome della nave a chi non sapeva leggere). Ma di polene ad Ancona non c'è



1921, banchina della Mole Vanvitelliana: varo della jole “Bianca” (da: “Stamura”, Anibaldi 1990)

traccia, eccetto che nel Modellismo o quando è in porto la nave scuola Amerigo Vespucci, la cui polena però rappresenta il grande navigatore.

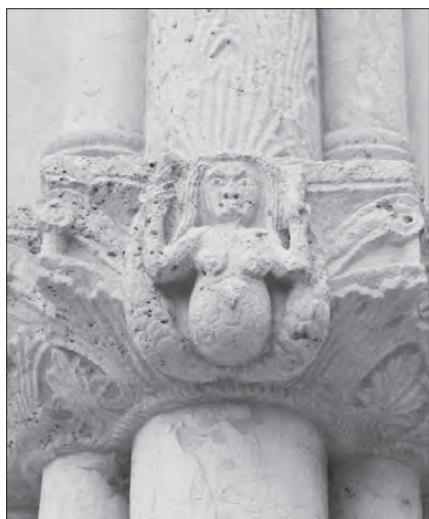
Non tutte le presenze femminili legate al mare sono benefiche.

Le **Sirene**, figure mitologiche diffuse in varie credenze popolari, dalla Grecia antica fino alle odierne letterature europee, sono presentate nell’Odissea come rovina dei naviganti, che incantano promettendo l’onniscienza, ma col canto ammaliatore portano alla morte.

Questa connotazione malefica si perde nel tempo, e le sirene assumono l’immagine di fanciulle dal dolce canto e dalla irresistibile attrazione, simbolo, in tutti i linguaggi e in tutte le culture, della donna che affascina e seduce.

Anche il promontorio del Conero conosce una sua leggendaria sirena, una fanciulla di nome Mitì, che attende invano sulla riva l’arrivo di un amore e delusa si getta tra le onde, rimanendo viva solo nel canto.

La religione cattolica riprende l’aspetto delle sirene simbolo di



Sirene bicaudate, ai lati del portale di S. Maria della Piazza (secc. XI-XII)



Sirena, tra animali fantastici, nel portale di S. Ciriaco (secc. X-XI, su edificio precedente)

seduzione femminile, capaci di turbare gli uomini con l'incanto delle loro lusinghe. In Ancona, sulla facciata di Santa Maria della Piazza, compaiono sirene bicaudate (simili alle figure femminili che stringono nelle mani le loro code di pesce divaricate in un capitello di San Pietro al Conero), mentre al centro del protiro di San Ciriaco una sirena con una sola coda fa compagnia a una schiera di animali fantastici.

3 - Le prime viaggiatrici

Tra le prime viaggiatrici, volente o nolente, fu la mitica **Europa**.

Il complesso mito, che allude a migrazioni di popoli da Oriente a Occidente, racconta che la figlia del re di Tiro era solita recarsi con le ancelle in riva al mare, a prendere il bagno e cogliere fiori. Zeus la notò e, trasformatosi in bianco toro, la rapì portandola sul suo dorso a Creta. L'attardarsi spensierato di Europa sulle spiagge della Fenicia segnò il fato: suo figlio Minosse diede vita alla civiltà cretese, culla della nostra civiltà. Da quel momento, alle terre poste a nord del Mediterraneo fu posto il nome Europa, e noi tutti siamo Europei. Un tempo, andar per **Crociera** non rivestiva, a maggior ragione per le donne, l'aspetto di viaggio di piacere fine a se stesso, ma solitamente era dettato dalla pura



Martín de Vos. Amberes, “Il rapimento di Europa”, 1590 circa, Museo delle Belle Arti di Bilbao



In attesa di imbarco nel porto di Ancona

necessità di arrivare - anche attraverso lunghe e pericolose traversate - a una destinazione lontana.

Soltanto in epoche recenti il viaggio in sé è diventato più importante della destinazione da raggiungere, poiché esso viene allietato da una moltitudine di servizi collaterali volti a soddisfare il bisogno di divertimento dei clienti delle navi da crociera. Nello scalo dorico, i turisti-crocieristi si aggiungono al milione di passeggeri in transito ogni anno per Ancona, primo porto dell'Adriatico per numero di linee e destinazioni regolari.

Fino al '700, le donne stavano a casa. A volte qualche nobildonna viaggiava perché veniva mandata sposa, ma certo non per piacere e meno che mai per commercio. In epoca antica, la prima motivazione che permise alle donne di allontanarsi da casa e veder il mondo fu il pellegrinaggio.

Viaggiavano le **Pellegrine** (secondo alcune stime, erano donne per circa il 35% del totale), seguendo l'esempio di Elena, madre dell'imperatore Costantino, che aveva compiuto nel 326 un pellegrinaggio in Terrasanta. La consuetudine devozionale non si interruppe neppure quando, dopo il VII secolo, la navigazione tra Oriente e Occidente divenne rischiosa per l'affermarsi della guerra di corsa Saracena.



Costume da pellegrina (sec IV)

Provenienti dalla Schiavonia, gruppi di pellegrine giungevano ad Ancona, dove potevano essere ospitate nell'Albergo delle Pellegrine (in una Supplica del XVI sec., conservata presso l'Archivio di Stato, si chiedono fondi al Comune per l'ampliamento).

Anche oggi, dal nostro porto transitano gruppi di pellegrinaggio per Medjugorje, composti in gran parte di donne.

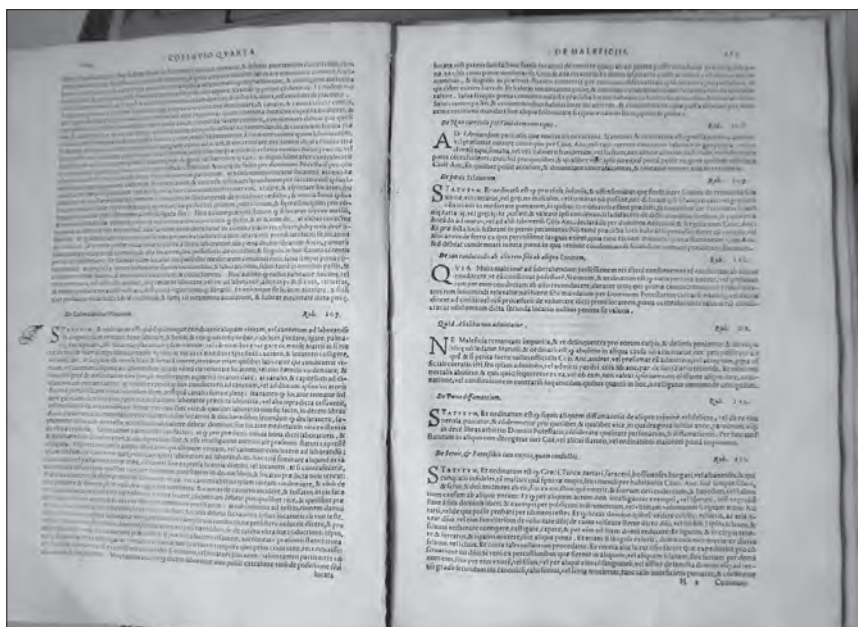
4 - Per mare partenze amare

Viaggiarono, con le loro famiglie e i beni che avevano potuto portare con sé, le **Ebrei** cacciate con l'Editto di Granada del 1492 dalla Spagna, e poi anche da Sicilia, Portogallo, Regno di Napoli, per approdare in gran numero ad Ancona. Qui, le famiglie si attivarono nei traffici e il porto vide crescere gli scambi con il Levante, tanto che il sultano Solimano I decise di convogliare l'intero commercio del suo impero verso Ancona. Poi, nel 1532 la Città finì sotto lo Stato pontificio, nel 1556 una Bolla Papale istituì il Ghetto, e iniziò un'altra storia.



Serventi con turbante ebraico, miniatura, sec. XVI

Viaggiavano numerose le **Schiave** della più varia provenienza, comprate e vendute in Ancona, uno dei



“Constitutiones siue Statuta magnificae ciuitatis Anconae”, Astulfus De Grandis, 1566 - Biblioteca Comunale “L. Benincasa” di Ancona

centri più fiorenti per questo commercio, dove era facile incontrare donne dai lineamenti esotici, vuoi “etiopi” (come allora erano chiamate le africane) vuoi asiatiche, in schiavitù al servizio di famiglie benestanti cittadine o indirizzate in particolare al mercato fiorentino. Nel 1566 le *Constitutiones siue Statuta magnificae ciuitatis Anconae*, raccolte da Astulfus de Grandis, nella quarta parte *De maleficiis* contengono norme da applicare per schiavi greci, turchi, tartari, saraceni, bosniaci, bulgari, albanesi e infedeli, maschi o femmine, comperati o da comperare dagli abitanti della città. Ampio e doloroso è il capitolo che riguarda le **Emigranti**, al quale accenniamo brevemente, rimandando alle numerose trattazioni di carattere generale, solo per dire che - nella sua qualità di “Porta d’Oriente” - Ancona era ed è porto di arrivo e partenza.

Dei circa 700.000 Marchigiani che a cavallo tra ‘800 e ‘900 partirono emigrati, muovendo soprattutto dai porti di Genova e Napoli,



Nave per la raccolta nel porto di Ancona di emigranti da convogliare verso Genova



Gruppo di emigranti in attesa (Immagini da filmato, Museo dell'emigrazione marchigiana di Recanati)

una considerevole parte era composta di donne che accompagnavano o raggiungevano i mariti in terre lontane (dopo Macerata, è Ancona la seconda provincia di emigrazione marchigiana). Ad Ancona facevano scalo le “navi-raccolta”, che imbarcavano gli emigranti da convogliare

verso i bastimenti transatlantici.

Il porto dorico serviva scali più vicini, mediterranei, come nel caso delle numerose donne di Ripatransone, ma anche di altre località marchigiane, che di qui partivano per l'Egitto, per andare domestiche e in particolare balie presso famiglie di tecnici inglesi nelle cosmopolite città del Cairo e di Alessandria, o nel caso di trasferimenti sull'altra sponda adriatica (non dimentichiamo che Zara fu Provincia italiana dal 1920 alla fine della II Guerra Mondiale, e regolari linee congiungevano le due Città).



Pubblicità del transatlantico "Ancona" in partenza da Genova

5 - I bagni al tempo del Papa

Le spiagge cittadine affollate di bagnanti sono fenomeno abbastanza recente, ma anche all'inizio dell'Ottocento, prima che diventasse abitudine diffusa in tutte le classi sociali, il gusto dei bagni di mare trovava estimatori sia tra le donne sia tra gli uomini, forse non numerosi ma neppure così sporadici da non suscitare l'attenzione delle Autorità Ecclesiastiche e Governative, come dimostrano le Notificazioni presentate.

Le didascalie sono tratte dal Catalogo della Mostra antologica *"Ancona Allora - nei manifesti della prima metà dell'Ottocento"*, a cura di Gianni Orlandi, Archivio di Stato di Ancona, 2000.

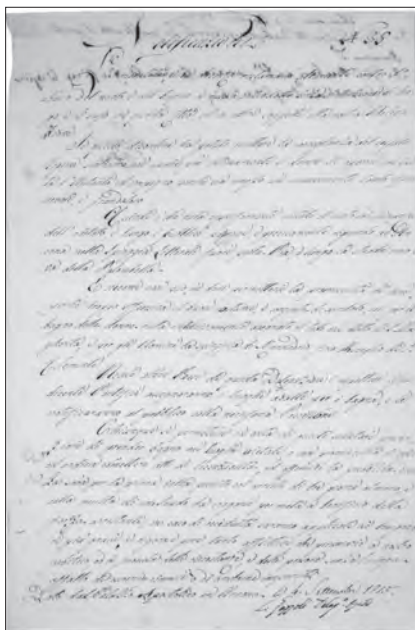
Tutte le norme che riguardano la balneazione sono mirate alla salvaguardia della morale, con particolare attenzione all'abbigliamento e soprattutto alla separazione tra donne e uomini, nei luoghi e poi nelle cabine degli stabilimenti balneari, con pene severe fino alla carcerazione.

4 settembre 1815

Notificazione manoscritta del delegato apostolico Ludovico Gazzoli sulla balneazione

Viene stigmatizzata la frequente abitudine "del nuoto e del bagno a nudo introdotto senza distinzione di luogo e di sesso in questa città" e si dispongono due luoghi distinti per la balneazione delle donne e degli uomini: le prima potranno bagnarsi soltanto presso il lido di Santa Margherita, vale a dire in un settore della zona chiamata attualmente Passetto; gli altri sulla spiaggia di Mandidrìo, sotto il Duomo, fino allo scoglio di San Clemente (ora scomparso a seguito della costruzione del Cantiere navale). La contravvenzione al divieto comporterà tre giorni almeno di carcere e uno scudo di multa; pene più severe in caso di recidiva.

A.C.A. 6408/(1815)/91



È da sottolineare che i litorali erano ancora per vari motivi pericolosi: avvenne nel 1815 - lo stesso anno della prima notificazione - l'ultima scorreria lungo le coste marchigiane di corsari Saraceni, che secondo Sergio Anselmi trascinaron via almeno seicento persone, molte anche da Portonovo.

15 luglio 1835

Stabilimento dei Bagni Dorici presso il Lazzaretto

I bagni di mare potevano dirsi un'attività praticata prevalentemente dalle classi popolari, con quasi totale esclusione della borghesia, poco portata alle spiagge libere, ma alla metà degli anni Trenta dell'Ottocento si dà modo a chi possa economicamente permetterselo di profittare dei benefici dell'acqua di mare, usufruendo di una struttura che dia sicurezza e nello stesso tempo soddisfi esigenze di "esclusività".

Lo stabilimento, disegnato dall'architetto anconitano Nicola Matas, era collegato al molo del Lazzaretto a mezzo di un ponte, garanzia sufficiente di ritrovarsi in uno spazio al quale non tutti potevano accedere.

Erano previste comodità: una sala per il caffè; i 18 camerini - ciascuno dei quali poteva ospitare fino a sei persone - erano dotati di un canapè, di un tavolino con specchio, di un attaccapanni e di un lume; a richiesta si poteva usufruire di biancheria, a meno che non si preferisse usare la propria. La diretta discesa in mare era permessa da una scala collegata ad ogni camerino.

A.C.A. 6417/(1835)/13



22 giugno 1842

Notificazione del Delegato apostolico Enrico Orfei sullo stabilimento dei bagni marini al braccio del Lazzaretto

L'autorità governativa, "avendo preso le necessarie intelligenze coll'Autorità Ecclesiastica", si preoccupa di regolamentare i comportamenti da tenere, soprattutto sul piano del buon costume, presso lo stabilimento descritto nella scheda precedente. Obbligo, quindi, che ogni camerino sia illuminato prima dell'Ave Maria; il medesimo camerino non potrà ospitare persone di sesso diverso, "ancorché coniugate"; nella sala caffè, oltre a essere interdetto qualsiasi gioco di carte, non potrà avere accesso chi non sia "completamente vestito".

S.G. LVI/36

Lo Stabilimento Balneare Dorico, il "primo dell'Adriatico", ancorato al Molo Sud vicino al Lazzaretto, fu edificato nel 1835, solo pochi anni dopo quello di Viareggio, nel Tirreno, del 1828.



1 giugno 1847

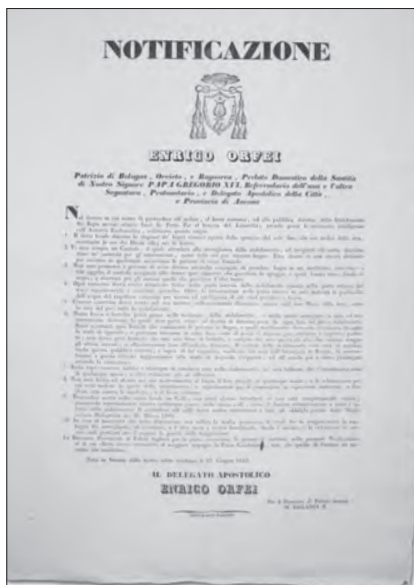
Notificazione del Consigliere Bonfigli in nome del delegato apostolico straordinario Giovanni Rusconi sui bagni di mare

Ancora una rigorosa separazione dei bagnanti dei due sessi, severamente repressa da sentinelle di linea e dalla finanza, che dovranno eventualmente allontanare gli uomini dai luoghi dove si bagnano le donne, sotto pena del carcere.

Riservata ai primi la zona fino allo scoglio di San Clemente (esclusa però la Mandidrio interessata al momento da lavori), ma soltanto fino all'Ave Maria della sera; dopodiché le donne, un'ora dopo il tramonto, potranno rilevare gli uomini usufruendo della Mandidrio, presumibilmente per la cessazione dei lavori dovuta alla notte. A differenza che in precedenti notificazioni, alle donne è precluso il lido di Santa Margherita.

Vietato il bagno entro il porto o lungo la spiaggia da Porta Pia alla Palombella, eccezion fatta - e fino a una certa ora - per gli iscritti alla scuola di nuoto, i quali, comunque, "avranno sempre a essere vestiti di mutande".

S.G. CXVIII/170



8 luglio 1859

Notificazione del Generale De Kalbermatten sulla balneazione

Sempre mirando a che i bagni di mare siano presi con rigida separazione dei sessi, l'occupazione austriaca ripete i soliti divieti, riproducendo letteralmente le disposizioni precedenti.

A.C.A. 6428 /(1859)/16



6 - Costumi da bagno

Nel 1885, il “Dorico” fu sostituito dallo Stabilimento Marotti, attivo fino al 1909, quando tutta la zona venne interrata: elegante costruzione salvaguardata da una rete di protezione, con giardino e cabine su palafitte, ciascuna con scala privata di accesso in mare.

Verso Nord, si trovavano il popolare Stabilimento Marinelli e i Bagni della Salute, alla Palombella, inizialmente considerati il lido dei poveri, ma poi molto rivalutati per la bella spiaggia di renella.

Intanto, erano sorti stabilimenti a Palombina.

Ci si bagnava anche alla Breccia, raggiungibile dallo stradello della

PALOMBINA



Anni '20. La modisteria Scarselli in gita a Palombina

Archivio Fotografico Comune di Ancona - AFCA

“Casa del Boia”, dietro le mura del Cantiere, prima che l’ampliamento coprisse il tratto di mare sino allo Scoglio di S. Clemente.

Nel 1931 venne inaugurato al Passetto lo stabilimento “Valentino”: due file di 17 cabine in legno, con una piattaforma quadrata, sulla quale si poteva pranzare e anche danzare. Già in precedenza erano presenti rudimentali spogliatoi, a destra della futura Scalinata.

Ben lontane dai succinti costumi odierni, le dame si vestono di tutto punto, anche con ombrellino per riparare la pelle dal sole. Più tardi, spuntano costumi monopezzo e inizia il culto dell’abbronzatura.

PASSETTO



1933: in barca alla seggiola del Papa



1963: alle Grotte del Cardeto



1935: il sole sulla pelle



Primi decenni del '900, nella zona ora coperta da palafitte



Anni '30 al Valentino

PORTO



Bagni alla Breccia (AFCA)



Stabilimento della Salute (AFCA)



1959: bagnanti alla Casina Estiva della Stamura, Molo Sud (da L. Niccolini e F. Pughaloni, "Stamura" 1990, ed. Aniballi, Ancona)

PORTONOVO



Anni '20 a Portonovo (AFCA)

7 - Donne nella Pesca

Parlando di lavoro, quanti conoscono la vita delle **Donne nella Pesca**? Quanti sanno immaginare la realtà quotidiana delle “pescatore”?

La letteratura, la pittura e altre forme artistiche hanno aiutato l’immaginario collettivo a pensare alla pesca come ambito esclusivamente maschile, ma nella realtà le donne sono sempre state una presenza costante anche se silente, poco raccontata e ancor meno rappresentata.

Ad esempio, non è stato possibile reperire, nei depositi più raggiungibili, immagini di donne che raccolgano molluschi sulle spiagge sabbiose al ritirarsi della marea: lo avranno certamente fatto, come in altre spiagge, ma a Palombina sembra che non siano state fotografate.

E ancora: molti ricordano le pescivendole che con il loro carretto vendevano il pescato lungo le vie della città fino agli anni ‘80, ma non ne è rimasta immagine. Un lavoro così poco considerato, da non meri-



Carretto al porto, 1 novembre 1927 (AFCA)



“Pescatore” e pescatori allo Scalo Vittorio (AFCA)

tare uno scatto? Il linguaggio, invece, ne conserva la memoria nel modo di dire, negativamente connotato: “*cusa stridi, pari ‘na pescivendola!*”.

In Ancona, la Cooperativa Pescatori Motopescherecci dichiara che i pescherecci grandi iscritti sono 56, di cui 8 “volanti” che hanno differenti modalità di vendita. Per gli altri 48, sono le mogli o a volte le madri, tutte di origine italiana, che si alzano all’una di notte, per essere alle ore due al porto, quando le barche attraccano per scaricare il pescato. Caricano le casse del pesce sui loro mezzi, le portano al mercato ittico comunale, seguono la vendita. Spesso sono costrette a cercare mercati più propizi anche a 100 km di distanza.

A fine vendita, tornano a casa per accudire al lavoro di cura familiare e per seguire l’amministrazione che riguarda l’impresa (contabilità, svolgimento delle pratiche burocratiche, rapporti con cantieri, cooperative di servizi, Capitanerie): un insieme di incombenze estremamente importante e faticoso, al quale per tradizione le bambine venivano indirizzate sin da piccole.



Sono le due di notte: si scarica il pescato (immagine dal filmato “L'altra metà del mare”, Camera di Commercio di Ancona, 2014)



Vigili e attente nella gestione dell'impresa ittica familiare (filmato Camera di Commercio)

8 - Penelope

Nel 2004, da alcune “pescatore” marchigiane e in particolare da quelle anconitane, è nata l’idea di costituirsi legalmente nell’associazione **“Penelope-Donne nella pesca”**, per sostenere il riconoscimento del ruolo sociale delle donne in questo ambito e favorire la ricerca di tutele e garanzie; consolidare la consapevolezza di impresa; promuovere la conoscenza del mondo della pesca e delle sue tradizioni, affinché non vada perduto un patrimonio di memorie storico-sociali che tanto ha ancora da insegnare, ma rischia di scomparire per crisi economica e legislazioni soffocanti.

Evidenzia Adriana Celestini che, di tutto l’universo femminile che ruota attorno alle attività legate al mare (come le impiegate nelle cooperative, nei mercati ittici, nei sindacati di categoria, o le biologhe marine), le donne che collaborano nell’impresa ittica familiare, nel nostro paese e in pochi altri europei, sono le uniche prive di un ruolo giuridico che le connota.

Sostengono l’attività a terra, che con quella degli uomini in mare forma l’impresa di pesca, ma sono ancora inquadrare come casalinghe. Il loro ruolo non viene elevato a ruolo di lavoro, e quindi rimane senza i diritti di qualsiasi altra attività lavorativa.

Spesso le donne stesse, soprattutto le più anziane, sono convinte di disbrigare qualche faccenda in più nel normale ambito del lavoro di cura della famiglia, perché - si sa - chi sposa un pescatore sposa anche il suo lavoro.

Per uno scambio formativo e informativo, nel 2006 Penelope ha dato vita ad una rete europea di donne della pesca, denominata AKTEA, ufficialmente presentata proprio ad Ancona nell’ambito della Fiera Internazionale della Pesca, che al momento della sua costituzione contava 12 paesi europei: Cipro, Finlandia, Francia, Grecia, Inghilterra, Irlanda, Irlanda del nord, Italia, Norvegia, Olanda, Portogallo, Spagna.

Fra questi, soltanto le donne italiane, greche, cipriote e olandesi non



Mercato ittico di Ancona, asta del pesce a notte fonda (da filmato Camera di Commercio di Ancona “L'altra metà del mare”)

hanno raggiunto il riconoscimento giuridico del loro ruolo, nonostante una direttiva della UE del 1986, poi sostituita da una più ampia nel 2010, che chiedeva agli stati membri di riconoscere alle donne della pesca lo status di collaboratrici dell'impresa ittica familiare.

9 - Oltre alla pesca

Considerando lavori diversi da quelli legati alla pesca, importanti segnali dicono che i tempi - lentamente - cambiano. Oggi, realtà motivo di orgoglio sono testimoniate in Ancona, dove è presente un caso forse unico al mondo: una Direttrice di Cantiere e Produzione donna, marchigiana, che guida egregiamente oltre 200 operai.



Febbraio 2016: Penelope in Parlamento per chiedere una modifica al Decreto Legislativo del 9.1.2012 “Misure per il riassetto della normativa in materia di pesca”. La modifica, presentata ma in attesa di copertura, mira a ottenere tutele e garanzie, per uscire dal tunnel di un lavoro atipico e non considerato, aumentare la valenza socio-economica dell’attività delle donne, innalzando il livello qualitativo della vita e insieme contribuendo al processo di modernizzazione di tutto il settore pesca

Nel **Porto** di Ancona, lavorano quotidianamente circa 3.500 persone (dato dell’Autorità Portuale): quante di queste sono donne? occupate in quali mansioni?

Se esistono statistiche già elaborate, non sono facilmente attingibili. Si riportano a titolo di esempio i dati reperiti, forniti dall’ISMAR-CNR (su un totale di 52 occupati, 23 sono donne) e dall’Autorità Portuale (15 donne su 37 tra dirigenti e impiegati).

Non differente è la realtà che riguarda il mondo degli **Sport in mare**.

Possiamo riferire, ancora a titolo di esempio, i dati che la Lega Navale Italiana - sezione di Ancona ha calcolato in relazione all’anno 2016: Corsi per patente nautica, 3 donne su 12 partecipanti; Regate Altura, 15 su 100; Regate Derive, 25 su 50; Corsi di aggiornamento Arti Marinesche, 25 su 50; Soci e attivisti, 100 su 500. Lega Navale, sensibilizzata su questo aspetto, ritiene di poterne avviare il monitoraggio per il futuro.

Per i **Cantieri Navali Riuniti** (oggi Fincantieri), ci piace presentare anche una testimonianza storica: *“Prima della Guerra, i dirigenti del Cantiere venivano a prendere gli impiegati a scuola, sceglievano quelli che si licenziavano con i voti migliori, ma sentivano anche i presidi per la condotta. Non avevo fatto domanda, il posto è capitato così, io andavo bene per loro e il posto andava bene a me (ero responsabile dell’Archivio). Le banche non assumevano donne e nemmeno le Poste, mi pare; il Cantiere invece ha sempre assunto donne, anche se le pagava meno degli uomini, come del resto accadeva ovunque. Facevamo 8 ore: la mattina 7,00-12,00; il pomeriggio d’estate 14,30-17,30 e d’inverno 14,00-17,00. Licenziavano le donne che si sposavano”.* (L.F. - 1923)

Tra le attività collegate al mare si può considerare anche il lavoro delle educatrici e assistenti del CIF (Centro Italiano Femminile), che sin dal 1945, di fronte alle rovine e alla deprivazione sociale del dopoguerra, decise di realizzare **Colonie** per bambini, giornalieri o residenziali, in posti salubri dove potessero ricevere anche una adeguata alimentazione.

Storici posti di **Ristorazione** anconitani portano i nomi delle cuoche/



1940 - Ufficio Lavori dei Cantieri Navali, la stanza delle dattilografe



1941 - All'uscita dai Cantieri, al termine del turno di mattina

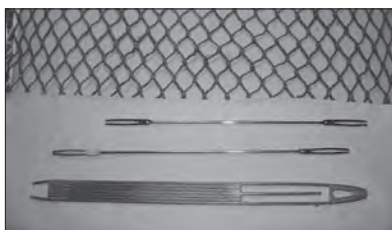
imprenditrici che li hanno avviati e resi famosi, all'insegna della cucina di pesce. Sono nella memoria cittadina come parte della storia del '900. Alcuni non ci sono più, altri sono attivi e conosciuti ben fuori dei confini della città. Ne citiamo uno per tutti: "Emilia" a Portonovo, nel 1929 punto di ristoro per i primi turisti che si avventuravano lungo l'impervia discesa, e dal 1950 ristorante sulla baia.



1945: da Varano al mare di Portonovo (Archivio Fotografico CIF Provinciale)

Costruire le **vele**, costruire e riparare le **reti**, intrecciare le **corde**: prima dell'avvento dei materiali sintetici e della produzione industriale, questi indispensabili lavori, lunghi e ripetuti, certamente non saranno stati un compito esclusivamente maschile, ma non abbiamo reperito notizie o immagini relative alla realtà locale, a differenza che in altre marinerie della costa marchigiana.

Il mondo chiuso del Passetto, nel '900, escludeva presenze femminili nel lavoro: niente reti! piuttosto il filet, che ne deriva.



Rete lavorata a mano, linguetta metallica (inizi '900), due moderni aghi da filet. Lavoro a filet



I primi anni da Emilia, a destra nella foto. La figlia Marisa, cresciuta con il ristorante, ricorda nel sito che in pochi all'epoca pescavano i moscioli; tanto buoni erano gli spaghetti che il Principe Carlo d'Inghilterra chiese il bis nel 1988!



Grotta 77 al Passetto. Anche in questo caso, dal mare al consumatore: gli uomini fuori in barca a pescare, le donne a cucinare il pescato freschissimo. La trattoria rimase aperta dal 1956 al 1966, quando una mareggiata distrusse la terrazza



2003: la dott.sa M. Cecilia Profumo, una pioniera nell'archeologia subacquea delle Marche, durante gli scavi al cosiddetto "galeone" di Pesaro

10 - Donne a Bordo

Se si parla di attività lavorative legate al mare, che però si svolgono a terra, è evidente che le donne stanno ritagliando un loro ruolo, ad esempio: in Ancona, per due mandati, Segretario Generale dell'Autorità Portuale è stata una donna.

Ma, **a bordo?**

In un passato recente, stupiscono le rare eccezioni, come lo spirito pionieristico di Antonietta Masturzo, prima donna diplomata all'Istituto Nautico "Elia" di Ancona nell'a.s. 1974-75, immediatamente imbarcata sulla M/n a carico misto "Gazzella" della Flotta Lauro, rotta Emirati Arabi; o la più che ventennale esperienza di imbarco su una barca da pesca, in qualità di comandante motorista, di Mara Fattorini; o il ricordo della prima Allieva Ufficiale di Coperta, triestina ma imbarcata ad Ancona sulla M/n Serena, appena varata dai Cantieri Navali, in servizio per l'Estremo Oriente, il 20 febbraio 1978 (ricorda sorridendo il Cap. F. Rismondo, a sfatare i luoghi comuni, che la nave ebbe il suo primo incidente, per fortuna non grave, dopo che l'Allieva era sbarcata definitivamente).

Oggi, la Capitaneria di Porto presenta un personale formato quasi al dieci per cento da donne, mentre l'Istituto di Istruzione Superiore Volterra-Elia di Ancona - Indirizzo Trasporti e Logistica (nel quale si è trasformato l'Ist. Nautico), complessivamente tra Mezzo Navale e Mezzo Aereo, è frequentato da: 5 donne su un totale di 51 allievi in prima classe, una su 39 in terza, 8 su 41 in quarta, una su 43 in quinta. Le allieve di quarta classe svolgono lo stage di alternanza scuola-lavoro, previsto dall'ordinamento, anche a bordo di mezzi in servizio nel porto di Ancona, e dimostrano una passione e una competenza che le sosterrà nel perseguire con tenacia la strada intrapresa.

È una strada ancora ardua, una realtà nuova che faticosamente va imponendosi in un mondo da sempre gelosamente maschile, nell'ambito della quale è più facile che a bordo vengano assegnati al personale



Antonietta Masturzo: “Mi sono imbarcata all’età di 19 anni e sono rimasta a bordo quasi quattro mesi. Vivere a bordo di una nave è stata dura, ancor più per una donna che si trovava in un ambiente prettamente maschile. È stata una scelta ed una straordinaria esperienza di vita.”



Mara Fattorini: “Andare in mare richiede enormi sacrifici: il freddo, il vento, il sole, il mare mosso e le mani rosicate dal pulire le reti, alzarsi la mattina alle tre, uscire e non sapere mai cosa ti aspetta...”



Giulia Picchietti - IV BTN a.s. 2016-17. "La mia esperienza di alternanza svolta alla Corporazione dei Piloti del Porto di Ancona è andata a gonfie vele, è un mestiere tanto bello quanto rischioso. Spero un giorno di entrarne a far parte. Ho iniziato dal condurre una pilotina, speriamo presto di pilotare una nave!"



Jenny Fratesi - V ATA: "Nel 2016, sono risultata prima per attitudine al volo tra 351 studenti di Ancona, e ho potuto svolgere uno stage presso il 60° Stormo Aeronautica Militare di Guidonia, con lezioni teoriche e pratiche supportate da ufficiali piloti"



Crina Frunze - IV BTN a.s. 2016-17. “Ho svolto un tirocinio per un periodo di cinque settimane presso una società che offre servizi di battellaggio, trasporto di persone e merci, ma soprattutto raccolta della spazzatura dalle navi che non entrano nel porto, come ad esempio le petroliere”

femminile tradizionali ruoli di assistenza e cura (infermiera, psicologa..) piuttosto che responsabilità di comando. Ma l'ingresso a bordo delle navi è ormai aperto alle donne che vorranno anche in questo campo svolgere la loro attività professionale a fianco degli uomini, meritando il rispetto dovuto alla capacità e all'affidabilità, e non la condiscendente curiosità che si accorda ad una *rara avis*.



IL MARE, LE DONNE

dal 10 al 31 marzo 2017
Informagiovani, Piazza Roma

Mostra documentaria "Il Mare dorico, le donne di Ancona" a cura di Reti Culturali

Mostra artistica "Sguardi di donna sul mare" dipinti, fotografie, testi di donne anconitane

Orari di apertura: lun. e mar.: 9:30 - 13 | 16 - 19, mer. e ven.: 9:30 - 13, gio.: 10 - 18

venerdì 31 marzo 2017 | ore 10.30

sede di INFORMAGIOVANI, Piazza Roma

DONNE A BORDO

Arrivo partecipanti e Saluti

"La mia esperienza più che ventennale"

M. Grazia (Mara) Fattorini *Comandante motorista barca da pesca*

"Una psicologa a bordo"

Chiara Borgini *Tenente di Vascello (SAN)*

"Dall'istruzione nautica all'imbarco"

Anna Piccolo *Resp. Dipartimento Trasporti e Logistica - IIS Volterra-Elia, con 2 allieve;*

Esther Moretti *Fulmar*

Spazio per domande e conclusioni

Proiezione di immagini

QUADERNI DEL CONSIGLIO REGIONALE DELLE MARCHE

ANNO XXII - N. 228 - aprile 2017
Periodico mensile
Reg. Trib. Ancona n. 18/96 del 28/5/1996

ISSN 1721-5269
ISBN 9788832800135

Direttore
Antonio Mastrovincenzo

Comitato di direzione
Marzia Malaigia
Renato Claudio Minardi
Mirco Carloni
Boris Rapa

Direttore responsabile
Carlo Emanuele Bugatti

Redazione, grafica
e realizzazione editoriale
Struttura Informazione e Comunicazione
dell'Assemblea legislativa
Maurizio Toccaceli

Piazza Cavour, 23, Ancona
Tel. 071/2298295
ufficio.stampa@consiglio.marche.it

Stampa
Centro Stampa digitale dell'Assemblea legislativa, Ancona



228

**QUADERNI
DEL CONSIGLIO
REGIONALE
DELLE MARCHE**

ANNO XXII - N. 228 aprile 2017
Periodico mensile Reg. Trib. Ancona
n. 18/96 del 28/5/1996
ISSN 1721-5269
ISBN 9788832800135
Direttore Antonio Mastrovincenzo

Comitato di direzione
Marzia Malaigia, Renato Claudio Minardi,
Mirco Carloni, Boris Rapa
Direttore responsabile
Carlo Emanuele Bugatti
Redazione Piazza Cavour, 23 Ancona Tel. 071/2298295
Stampa Centro Stampa digitale dell'Assemblea
legislativa delle Marche, Ancona

